H. G. hum.
375
Fe

H. g. hum. 375 x
lohn

Bedingungen.

Das Abonnement auf deutsche Bücher beträgt:

Für ein ganzes Jahr	gegen Voraus-bezahlung	13 M. 50 ₰
Für ein halbes Jahr		7 M. — ₰
Für ein Vierteljahr		4 M. — ₰
Für einen Monat		1 M. 50 ₰
Tagweise für einen Band		— M. 6 ₰

Für die französischen und englischen Bücher besteht ein besonderes Abonnement und zwar zu folgenden Bedingungen:

Für ein ganzes Jahr	gegen Voraus-bezahlung	16 M. — ₰
Für ein halbes Jahr		9 M — ₰
Für ein Vierteljahr		5 M. — ₰
Für einen Monat		2 M. — ₰
Tagweise für einen Band		— M. 10 ₰

Verdorben oder beschädigt zurückgebrachte Bücher sind mit dem vollen Wert sogleich baar zu ersetzen.

Bei Umtausch der Bücher bitten wir eine möglichst große Anzahl von Nummern aufzuzeichnen, damit den Wünschen um so sicherer entsprochen werden kann, da bei der starken Benutzung nicht immer alle Bücher vorrätig sein können.

Die Kosten der Sendungen trägt der Abonnent.

J. Lindauer'sche Leihbibliothek (Schöpping).

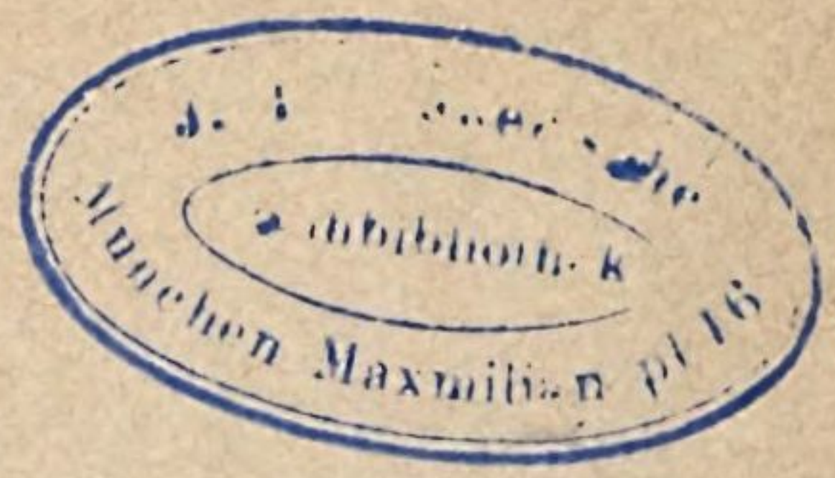
16. Maximiliansplatz 16.

Zur Ausführung von buchhändlerischen Aufträgen empfiehlt sich die

J. Lindauer'sche Buchhandlung (Schöpping).

29. Kaufingerstraße 29.

36,46.1



Berliner Humor

K. Hof- und Staats-
Bibliothek
München Maximilian pl 16

Auf

rollendem Rade.

Berliner Humor

Auf rollendem Rade.

Von

Oscar Justinus. [Cohn.]

[1889]

Berlin W.

Hugo Steinitz, Verlag.

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MUENCHEN

Alle Rechte vorbehalten!

Widmung.

Die alle durchziehn
Im Schwunge der Räder
Das neue Berlin
Auf schwellender Feder,
Auf Pflaster und Schienen
Bei Wind und Wetter —
Es widmet ihnen
Die folgenden Blätter

Der Verfasser.

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MUENCHEN

I.

Das Lied von der Stadtbahn.

(Einladung zu einer Fahrt).

Fest gemauert in den Bögen
Steht die Bahn — aus Lehm gebrannt:
Werden Sie sie prüfen mögen?
Rasch, mein Fräulein, Ihre Hand,
Fahrkarten ich kauf' —
Sonst nach Schlesien rauf
Ward von hier aus abgeschoben
Doch die Stadtbahn — geht nun droben.

Zum Geleise, das wir hier beschreiten,
Geziemt sich wohl ein ernstes Wort,
Wenn gute Reden uns begleiten,
Man kommt nicht langsamer vom Ort.
So laßt uns denn ganz kurz betrachten,
Wie dieses Monstrewerk entsprang,
Vom Jahr, in dem die Börsen krachten
Bis, als die erste Glocke klang.
Im Ort ward das Projekt geboren

Und zwar im Kopf des Baurath Orth
Herr Hartwich hat sich's dann erkoren,
Herr Dirksen hatt' das letzte Wort:
Der Königsgraben ward verschüttet
Es hob sich Hall' und Viadukt
Es ward zerstört, gebaut, gekittet
Und der Berliner guckt und guckt,
Und schimpft und äußert sein Bedenken:
„Das ist ja nur vor's Militär —
Hier steht es schief — dort wird sichs senken —
Und es rentiert sich nimmermehr!"
Doch heute, wo es fix und fertig,
Da wirft er stolz sich in die Brust
Durchwacht — des ersten Zugs gewärtig,
Die Nacht und ruft: „Ha, welche Lust!
Sie ist's ja, die die Weltstadt zieret
Wir haben's allezeit gesagt —
Ich wette, daß sie prosperieret —
Weh dem, der dran zu zweifeln wagt!"

Hier, in diesem Augenblicke
Fährt der Zug zur Halle ein —
An der Jannowitzer Brücke
Steigen jene Alle ein.
Seht! ein ganzer Hauf
Reißt die Thüren auf.
Helft Euch selber: Conducteure
Stehen nicht mehr zu Gehöre.

Aber ich, mein liebes Würmchen,
Gern bereit zur Auskunft steh!
Sehn Sie dort, am runden Thürmchen,
Landet grad ein Boot der Spree.
Nächsten Sonntag, süßes Mäuschen,
Dampfen wir, o welches Glück,
Aufwärts bis nach Eierhäuschen
Treptow, Ostend, Köpenick.
Plaudern still im Kahn, und Kalau
Liefert uns des Stoffs genug,
Drüber steigt romantisch Stralau
Auf, mit dem berühmten „Zug".
Aber weiter! Ihr Berather
Schaut für Sie sich sorgend um,
Sehn Sie dort nun der Theater
Freundliches Trifolium?
Wie oft haben auf den Bänken
Jenes Hauses Sie gelacht,
Klatschend Guthery und Blenken
Und der Schramm die Cur gemacht?
Wie oft sind Sie dort erröthet,
Wo man nur Franzosen giebt,
Wo man Ehebrecher tötet
Und gewöhnlich kreuzweis liebt?
Wie erfreute, als Appendix
Jener, das Americain,
Wo Sie der urkomische Bendix
Regalirte mit Refrains?
Unten breiten sich in Masse

Gärten hin der Kreuz und Quer,
Hell erglänzt die Spreeterrasse
Und das duftge Belvedère.
Doch voran! links steigt das Rathaus,
Unsres Fortschrittsringes Schatz,
Vor uns, polygonisch gradaus
Liegt der Alexanderplatz.
Alte Häuser mußten fallen,
Mächtig stieg die Polizei —
Eilen wir bei diesen Hallen
Liebes Fräulein schnell vorbei.

Eben unter stolzen Bogen,
Zieht der Bahnzug pustend ein:
Einer, ruppig angezogen,
Steigt hier zweiter Classe ein,
Dritter Claß Billet!?
Das ist ja recht nett!
Will man nassauern und prahlen
Muß man sechs Mark Strafe zahlen.

Von prächtigen Bauten weit umrändert
Lichtflammend rings der Platz sich dehnt,
Wie hat so wunderbar verändert
Den ganzen Stadttheil das Jahrzehnt!
Mit seinem Licht, mit seinem Schauer
Verfiel gar manches alte Haus,
Die sagumwob'ne Königsmauer,
Mit ihrem Nimbus ist es aus.

Hier gab es manches blutge Drama
Und Kampfestoben dann und wann,
Jetzt zeigt ein prächtiges Panorama
Die Ruhmestage von Sedan.
In hellem Bogenlicht jetzunder
Glänzt hier ein riesiger Speisesaal;
Des Meeres und des Landes Wunder
Verkauft man in den halles centrales.
Und weiter gehts: Die schöne Insel
Mit dem Museum, alt und neu,
Dies Werk, von Meißel und von Pinsel,
Auf Säulen zieht sie uns vorbei,
Bis plötzlich drängend, Ferse' an Ferse
Sich's stürzt in's viel verschriene Haus,
Auf prächt'gen Pfeilern steht's — die Börse
Es läutet zwei — der Tanz ist aus.

Viele Herren seh ich springen.
Seht, die Massen sind im Fluß,
Nachrichten der Gattin bringen
Die zu Hause warten muß.
Ei was ist denn das?
Mancher sieht so blaß.
Und in hastigem Fragen, Sagen
Disputiert man fort im Wagen.

Den Sie zum Cicerone baten,
Mein liebes Kind, aus treuem Sinn,
Darf ich als Eckart Ihnen rathen

So gehn Sie nie zur Börse hin!
Ja selbst, wenn Sie dem Treiben oben
Nur zusehn von der Gallerie,
Ich kann es auch nicht einmal loben,
Man kommt herab und weiß nicht wie.
Wie mancher hat sich schon betrogen
Um Glück und Ruhe, Lieb und Wein —
Die Stadtbahn selbst macht einen Bogen,
Sie fürchtet sich, sie fällt herein.
Sehn Sie sich lieber an mit vollern
Empfindungen Schloß Monbijou,
In diesem Schatz der Hohenzollern
Gewinnt man Sammlung, Fried und Ruh.
Jetzt geht's an Artillerie-Kasernen
Klinik, Laboratorium —
Vorbei zu ungewissen Fernen
Dehnt sich der Blick hier um und um.
Hier zieht die lange Friedrichsstraße
Sich bis zum Belle-Allianceplatz hin,
Es überbrückt die Stadtbahntrace
Kühn diese Straßenkönigin.
Seht, nun geht in stolzen weiten
Bögen ein der lange Zug,
Und es naht von allen Seiten
Nah- und Fern-Verkehr im Flug.
Hier — das wird man inn'
Ist man mitten drin.
Tausend an den Treppen warten
Drüben glänzt der Wintergarten.

Im Altertum sind die Phäaken
Durch ihre Gastlichkeit bekannt,

Was will das uns genüber sagen?
Hier giebt's Hotels wie Meeressand.
Wo setzt der Fremdling seine Sohle

Und seinen Koffer hin zumal?
Hier winkt Central und Monopole,
Im Hintergrund Continental.
Und denkt er dran, sich zu erfrischen,
Geräth in Zwiespalt er aufs neu:
In allen Häusern, vor und zwischen,
Befindet sich ein neues Bräu.
Dort hinten aber tanzt im Sande
Das Schulpferd mit Kandar und Trens'
Dort herrscht, gefüllt bis zu dem Rande
Der Renz und seine Concurr=Renz.
Doch unser eins ist nicht von Messing,
Panis, circenses — eitel Dunst!
Deutsches Theater, Haus des Lessing
Die sorgen für die höhere Kunst.
Und weiter geht's — die schwarzen Wellen
Wirft unter uns die wilde Spree,
Dreimaster ihre Segel schwellen
Der Humboldthafen — ach Herr je!
Jetzt läuft — im militärischen Viertel
Casern, Baracke, Uebungsreihn,
Der Zug im kühn geschwungnen Gürtel
Im einst'gen Lehrter Bahnhof ein.

Weiter jagt's — die Pfeiler zittern
Eilet Euch, wollt Ihr noch mit!
Nicht zu einem Moabittern
Hat man Zeit in Moabit.

Doch vermißt man nicht
Bildung, Geisteslicht.
In der Ausstellung Gefilden
Kann man sich gewaltig bilden.

Blicken Sie einmal herunter!
Wimmeln seh ich eine Welt.
Räder drehn sich schnell und munter,
Unfälle sind ausgestellt.
Ruhig könnte man und heiter
Dort in eine Ehe gehn,
Schwiegermutter und so weiter
Ist als Unfall vorgesehn.
Harmlos sich die Axen drehen,
Harmlos Gas dem Rohr entsteigt
Und ein Bergwerk ist zu sehen,
Wo noch niemals ward gestreikt.
Ein Theater unentzündlich,
Wo kein Drama zünden wird,
Und ein Bretterhaus, wo stündlich
Man den Taucher deklamirt.
Alles trägt hier klassischen Stempel.
In dem ollen Griechentempel
Zündet Nero grade Rom an —
Sehn Sie hier Urania's Dom an,
Wo am unbewölkten Himmel
Man studiert das Sterngewimmel
Für fünf Groschen
Ohn' Galoschen

Steigt man auf zur Straß' von Millich.
Ach wie ist die Bildung billig!

Von dem Bahnhofe Bellevuen
Welch ein wunderbarer Blick,
Faulbäume und Flieder blühen
Vorwärts, neben und zurück.
Ach, da sind wir schon
Thiergartenstation
Piglheims Gemälde predigen
Weltgeschichtliche Tragödien.

Wie bist Du, Thiergarten, ein Bild im kleinen
Vom Leben aus der großen Kaiserstadt,
Vom Morgengraun bis wo die Sterne scheinen
Von Bettlerkrücke bis zum Gummirad!
Durch Nebel hallt es, von gewuchtigen Tritten,
Der Arbeitsmann eilt nach der Werkstatt schon,
Dann kommen blasse Mädchen angeschritten,
Sie eilen nach der Mäntel-Confection.
Dann — stieg die Sonne freundlich auf am Himmel,
So naht, besonders in der Ferienzeit,
Berliner Kinder lustiges Gewimmel:
Die Bonne ist gewöhnlich auch nicht weit.
Die Schauspieler, die ihre Rollen lernen,
Gestikulierend gehn sie auf und ab,
Ein Trupp von Wohlbeleibten, dem zur fernen
Fußwanderung der Arzt die Order gab.
Dann Männer, stattlich, tannengleich, vom Heere —

Zuweilen eine Amazone mang —
Die Epauletten blitzen, im Carriere
So sprengen sie, die Reitwege entlang.
Und Mittag, in dem Glanz der Toilette
Zu Fuß, zu Roß, im offenen Coupée
Von schönen Frauen und Männern eine Kette:
Sie grüßt, sie coquettirt — die haute volée.
Und rauscht's im Abendwind, wie Zaubermärchen
Dann wandeln hier, so viel es Bäume giebt,
So viele fest umschlungene Liebespärchen —
Und glücklich ist die Seele, welche liebt!
Doch lagert sich in übernächtiger Stunde
Ein Mann, wo rings die Linden duftend blühn,
Es macht der Schutzmann wachsam seine Runde
Der treibt ihn aus dem Schooß von Mutter Grün.

Hörtest Du den Löwen heulen
Und des Rabenvolks Gekrächz?
Das Gefauche düstrer Eulen
Des Rinoceros Geächz?
S'Polytechnikum,
Villenstadt ringsum
Jagt der Zug auf Pfeilern durch,
Wir sind in Charlottenburg!

Mein liebes Fräulein, eine Frage —
Dort, in dem Zoologischen,
Wie wär's, wenn wir die Donnerstage
Uns regelmäßig wiedersehn?

Sie stellen mich dann Ihrer Mutter
Als einen ernsten Freier vor —
Sie wirft den Pelikanen Futter,
Ich flüstre Ihnen was in's Ohr!
Und nimmt, ich hoff' es zu erleben,
Mama die Werbung freundlich an,
Bau'n wir ein Hüttchen uns daneben
Auf Wilmersdorfer Villenplan.
Als ewiger Schuldner dann ich drücke
Der Stadtbahn Eisenhand gerührt,
Weil sie zu meinem Lebensglücke,
Zu meiner Gattin mich geführt.

In die Halle aufgenommen,
Steh'n wir endlich — in Westend.
Züge gehen, Züge kommen —
Geleis sich hier von Geleise trennt.
Schätzchen, Ihre Hand —
M. M. poste restante.
Nun ade — es ruft die Glocke
Von der Tramway nach dem „Bocke."
Heraus, heraus,
Ihr Passagiere, aus dem Haus.
Wir bleiben hier, die Fahrt ist aus —
Und tretet nicht den Damen auf die Schleppe,
Die Fahrkarten erlegt ihr an der Treppe.

War kriegerisch auch ihr Beruf,
Wozu der Staat sie sich erschuf,

Des Landes Schneidigkeit zu schärfen,
Wie Blitze hin und her zu werfen
Von Ost und Westen die Armeen,
Im Fall der Noth mag es gescheh'n. —
Doch besser ist's — sie dient dem Wandel,
Geselligem Verkehr und Handel,
Die Guten führ' sie zu den Besten,
Den Osten schmelz' sie an den Westen.
Wo sich der Zwiespalt läßt erblicken,
Da überbrück' mit ihren Brücken
Die schöne Stadtbahn Kluft und Spalte.
Der Himmel ihrer freundlich walte
Und Frieden dieser Stadt bedeute
Und Heil und Eintracht ihr Geläute.

II.

Die Pferdebahn.

Baedeker sagt in der Einleitung eines seiner Werke, der Reisende dürfe der Qualität des Bettes durchaus keine untergeordnete Bedeutung beimessen, da er ja einen großen Theil seines Lebens in ihm zuzubringen habe. Etwas Aehnliches möchte ich von der Pferdebahn behaupten.

Ein großer Theil der Bewohner der Großstädte haust thatsächlich einige Stunden des Tages in dem eleganten wie eine Majestät von allem übrigen Gefährt respektierten durch die Straßen hastenden Wagen und wie man in China von einer Wasserbevölkerung redet, die nur vorübergehend ihre schwimmenden Wohnungen mit dem festen Grunde vertauscht, so

kann man in Berlin ganz gut von einer Tramwaybevölkerung berichten, die im Ab- und Aufspringen eine derartige Geschicklichkeit besitzt, wie etwa die Don'schen Kosaken bei ihren Exerzitien am Pferde.

Die Pferdebahn ist die populärste Institution in Berlin und das Klingen ihrer Glocke — welches unseren jungen Weltbürgern eher ins Ohr fällt, als das Läuten von den Thürmen: „Die Kinder, sie hören es gerne." Die Popularität der Pferdebahn beginnt sogar schon vor ihrer Anlage. Wenn andere Organismen bei ihrem Vergehen einer Generation mikroskopischer Lebewesen Entstehung geben, so finden sich, dem entgegengesetzt, ganze Schwärme lustiger Kleinen zusammen — wo eine Pferdebahn entsteht. Man begreift gar nicht, wo sie alle herkommen. Das Aufreißen der Straßen, das Legen des Untergrundes, das Gießen des Asphalts, das Anpassen der Schienen, das Klopfen, Hämmern, Stampfen und Walzen, die aufgeworfenen Erdhügel, das Häuschen für die Aufsichtsbeamten, das geschäftige Treiben und das Mahlzeithalten der Arbeiter auf den impro-

visirten Balkenkanapés — Alles dies sind lichtvolle Etappen in dem Leben unserer Straßenjugend, die hier ein koupirtes Terrain, ein Manöverfeld für ihre Bewegungsspiele findet, wie sie es sich nur in ihren kühnsten Träumen erhoffen konnte. Wenn dann der erste Wagen auf den neuen Schienen dahinrollt, ist diese Romantik gewöhnlich zu Ende.

Für die Kleinen vielleicht, obwohl sich eine gewisse Vorliebe auch bei ihnen während des späteren Betriebes erhält. An vielen Kopfstationen finden wir Jahr aus Jahr ein kleine Kindertrupps postirt, die den Ankommenden — ich habe niemals herauszubringen vermocht, zu welchem Zwecke — ihre Fahrscheine abbetteln. Kinder auf dem Schooß ihrer Mutter oder auf dem rothen Plüsch der Bänke stehend, verfolgen mit fieberhafter Aufregung die vorüberziehenden Erscheinungen und schulpflichtiges Völkchen zeigt das stolzeste Bewußtsein, wenn es dem Kondukteur im gefüllten Wagen die blecherne Abonnementsmarke auf der Bücher-tasche oder Schiefertafel vorweisen darf. Für die Kinder vielleicht — für die Großen gewiß

nicht. Ich muß gestehen, daß ich es auf der Pferdebahn anregend und lehrreich finde und daß ich das Innere des Wagens jedesmal mit jener Mischung von Neugier und Scheu betrete, wie einen Gesellschaftssalon.

Von früh bis Abend mit jeder Stunde, von Ost bis West mit jeder Theilstrecke wechselt das Bild. Im Morgengrauen kleine Putzmacherinnen, Konfektioneusen, Friseurinnen mit kecken Hütchen und etwas übernächtiger Bläße, Knaben, Mädchen, welche ihre Präparationen nochmals durchfliegen, Lehrer mit Bücherstößen, Beamte, die in ihre Bureaux, Buchhalter und junge Leute, die nach Comtoir und Laden fahren. Dann kommen die sparsamen Hausfrauen, die, den Korb und das Fischnetz in der Hand, nach den entferntesten Markthallen rollen, wo der Kohl und der Hecht fast um so viel billiger zu haben ist, als das Fahrgeld beträgt. Dann kommen die Chefs, Ministerial-, Justizbeamte höherer Gattung, Professoren, Künstler, die nach Hörsaal und Atelier eilen — ein großer Theil die Zeitung vor sich, aus deren politischer Richtung sich Rückschlüsse auf den Beruf er-

geben, Künstlerinnen mit Notenmappen oder Skizzenbüchern, Handwerker mit in Tuch geschlagenem Handwerkszeug oder Frühstück — junge und ältere Damen mit Handarbeiten oder Leihbibliothekbüchern zum Umtauschen. Später

wieder die Chic-Welt: Herren mit steilem Cylinder, hohem engen Halskragen und weißer Atlasbinde mit funkelndem Stein, knappem Jaquet und Stock mit Silberkugel — die Damen mit den lieblichsten Façonhütchen und einem

pelzbesetzten Dolman genialster Konzeption: sie nehmen eine kleine Besorgung, einen Besuch bei der Modistin, die Besichtigung eines sensationellen Bildes, eines Bazars, neuangekommener Muster bei Hertzog oder Gerson gern zum Anlaß, ein Stündchen durch die belebten Linden, Friedrichs- und Leipzigerstraße zu promeniren und Schaufenster zu bewundern. Dann fahren die Fremden, häufig an der Hand der Berliner Freunde, nach den Museen, der Siegeshalle. Der Verkehr hört auch Mittag nicht auf. Es giebt in Berlin weder eine todte Saison noch eine Mittagspause. Denn man speist von Mittag zwölf Uhr bis Abends um „halber Neune".

Jetzt kommt auch die Zeit „der Theaterwagen". Unter diesem Namen verstand man früher den Thespiskarren. In Berlin registrirt man unter dieser Marke die regelmäßigen und extra eingeschobenen Tramways, die zwischen sechs und sieben Uhr von den theaterarmen Stadttheilen nach den fast zwei Dutzend Bühnen und großen Schauetablissements führen. „Da sitzen sie, mit hohen Augenbraunen" auf den Bänken dicht gereiht. Die Damen mit Kopftuch

oder Bulgarenmütze, die Herren mit dem am Ledergurt hängenden Operngucker. Mit einigem Scharfsinn ist es der Haltung und der Physiognomie des Publikums anzusehen, ob es zum Deutschen oder Wallnertheater strebt und die vorherrschende weiße Binde und Gesellschaftstoilette der Damen spricht für eine montagliche Galavorstellung in der Oper. Abends kehrt dann das Theatervölkchen in angeregtester Stimmung heim und man hört hier am unmittelbarsten von dem Erfolge oder Mißerfolge der Novität. Noch später füllen sich die Nachtwagen mit dem bunten Inhalt der Salons, der Bräue, der Cafés. Hier wird politisirt, dort gescherzt und ein gewisser Schimmer in den Augen eines jungen Pärchens deutet auf einige gemeinsam entleerte Flaschen Sekt. Oft aber lagert über den ganzen Waggon eine Schlummeratmosphäre. Mit auf die Brust gesunkenen Köpfen sitzen die Reihen, wiegen sich nach dem wellenförmigen Auf und Nieder des Wagens und der Kondukteur hat Mühe, die Schlaftrunkenen an ihren Bestimmungsstationen wach zu bekommen.

Wie sich im Sommer das Bild der Passagiere verändert, so verschieden ist das Innere der Pferdebahnwagen nach den Strecken, welche sie durchlaufen. Es gehört nicht allzuviel Scharfsinn dazu, aus einem Blick in das Innere des Ringbahnwagens zu erkennen, ob er sich zwischen Acker- und Brunnenstraße oder zwischen Lenné- und Roonstraße bewegt, das geschulte Auge eines Kondukteurs vermag sogar die einzelnen Wochentage aus der Zusammensetzung seiner Ladung zu erkennen.

Auf den Dampfern findet man oft das an die Passagiere gerichtete Verbot mit dem Steuermann zu plaudern: der Kutscher der Straßenbahn, der eingeengt von fünf Passagieren des Vorderperrons kaum seine Ellenbogen frei bewegen kann, bedürfte eigentlich dieses Schutzes noch mehr. Nach Paul Niemeyer soll es zwar nichts Gesünderes, Kräftigenderes geben, als an stürmischen Tagen einigemale auf dem Vorderperron stehend, mit der Ringbahn die Stadt zu umkreisen und ich bin davon überzeugt, daß die Kutscher dabei vom hygienischen Standpunkte „sehr gut fahren“: aber diese fort-

während gespannte Aufmerksamkeit, dies Verantwortlichkeitsgefühl ist nicht Jedermanns Sache. Er kommt mir immer vor, wie der Präsident eines gesetzgebenden Körpers, der eine Vorlage durch alle Klippen der Ueberhastung und Verschleppung hindurchzuführen hat. Den festen Blick unentwegt vor sich gerichtet, läßt er nicht rechts noch links abschweifen, verlangsamt und beschleunigt das Tempo und greift mit einem energischen Ordnungsruf zur Glocke — wenn ein anderes Gefährt unachtsamer Weise den Weg Sr. Majestät der Tramway zu kreuzen wagt.

Der Kondukteur ist weniger unnahbar. Ist der Kutscher festgewurzelt an seinen Stand, so ist der Kondukteur ein perpetuum mobile. Er besorgt das „laufende Geschäft." Ein sitzender Kondukteur ist etwas Undenkbares. Er empfängt, schichtet die Passagiere in Reihen, naht ihnen mit dem Billetblock, fragt, instruirt, reißt und knipst, empfängt den Obulus und läßt ihn in der sich von Kleingeld nie erschöpfenden Tasche verschwinden. Er annoncirt Stationen, geleitet alte Damen galant vom Trittbrett, nimmt

Kinder auf den Arm, debattirt in erregtem Tone mit nervös kampflustigen Passagieren und greift von Zeit zu Zeit automatisch an die Mütze, wenn ein halber Nickel überfließt. Er ist überall und nirgends, und wenn er nirgends ist, so ist er auf dem Verdecke, wo er den dort schutzlos im Regen Dasitzenden zu beweisen sucht, daß schlecht gefahren noch immer besser ist, als gut gegangen.

Als dritter im Bunde taucht der wohlthätiger Weise etwas seltener gewordene Kontrolleur auf, dessen Nothwendigkeit für die Gesellschaft mir zwar dunkel, dessen Entbehrlichkeit für die Fahrgäste mir aber außer allem Zweifel zu stehen scheint. Es giebt solche Berufe, welche die höhere Weltordnung geschaffen und deren Erscheinen niemals willkommen ist. Dem Steuerbeamten, Gerichtsvollzieher, Gasuhrenabnehmer, Schornsteinfeger schließt sich der Pferdebahnkontrolleur an. Mit einer Artigkeit, die eine Entschuldigung für seine Existenz stammelt, drängt er sich zwischen die Sitzreihen, wo sie am festesten geschlossen sind, und bittet um das Billet, nachdem man gerade das letzte Fetzchen

desselben achtlos zwischen den Fingern zerrieben hat.

Das Bild der Pferdebahn steht mit allem, was darum und daran hängt, bei uns so fest, daß man sich gar nicht vorzustellen vermag, wie sie an anderen Orten anders aussehen und anders gehandhabt werden kann. Und doch ist dem so. Die Wiener Tramwaih, so spricht man das Wort an der Donau, hat sehr große luftige, mit Querwänden und Stühlen von Eisenrohr versehene Wagen, ein wenig ähnelnd den Eisenbahnwaggons nach amerikanischem System. Der Kutscher trägt eine flache Mütze mit weit vorragendem weißem Tuchschild wie General Kantschukoff aus Fatinitza. Die Pferde führen Schellengeläut und der Kondukteur steigt an jeder Haltestelle aus unerfindlichem Grunde vom niedrigen Perron, promenirt ein wenig zur Seite des Wagens herum und flötet etwas vor, wenn die Pferde sich wieder in ihren gemächlichen Trab setzen sollen. In Hamburg ist hinter dem inneren, vorzugsweise den Damen reservirten, kutschenartigen Theil ein ungeheurer Stehperron eingerichtet.

Hier springt an gewissen Tagesstunden eine derartige Menschenmenge hinauf, daß nur außerordentlich schmächtige Kondukteure Chance haben, sich hindurchzuzwängen. Einige Passagiere hängen mit dem Oberkörper drinnen, mit den Füßen draußen: nur wer herausfällt, scheint als überzählig zu gelten. Ein ganzer Straßenbahnzug mit Dampfbetrieb steht am Rathhausmarkt nach Wandsbeck. Die Reihe zweistöckiger Wagen, die oben eine behaglich eingerichtete, wettergeschützte Oberetage zeigen, haben etwas Imponirendes. In dem prüden Albion steigen die Damen ungenirt nach dem Verdeck der Omnibusse auf und der Staat geht darüber nicht zu Grunde. In Amsterdam kauft man sich die Billete von Händlern auf der Straße und erhält einen Rabatt. Dies erleichtert entschieden den Betrieb: denn ehe sich eine moderne Dame bis zu ihrem Portemonnaie glücklich durchgefühlt hat, um das Billet zu zahlen, ist sie gewöhnlich am Bestimmungsort. In Amerika sollen Kontrolleure längst nicht mehr existiren. Die Gesellschaften sagen sich, daß die Summe der Gehälter dieser Beamten addirt zu der

Belästigung der Fahrgäste viel größer sei, als der mögliche Ausfall durch die Schwindelei einiger blinden Passagiere. Ja, man erzählt mir, daß streckenweise sogar die Kondukteure in Wegfall gekommen sind. Der Passagier wirft seinen Obolus in eine Büchse und die Hinterziehungen sollen ganz unbedeutend sein. Ein Fahrgast kontrollirt gewissermaßen den anderen. Wem man ein gewisses Vertrauen entgegenbringt, der setzt in der Regel einen Stolz darein, dasselbe nicht zu täuschen. Freilich muß für ein so einfaches System auch der Tarif vereinfacht werden. Anstatt einen oder zwei Zonensätze zu stipuliren, haben wir in Berlin einen wahren Rattenkönig von Fahrtaxen und der Kontrolleur imponirt mir gewaltig, der sich in denselben zurechtfinden kann. Mit der Fortlassung von Kontrolleur und Kondukteur begnügt sich aber der immer auf Ersparung sinnende Yankee nicht: jetzt will man drüben die Pferdebahnen sogar ohne Pferde laufen lassen. Die ersten electrischen Bahnen haben sich zwar nicht bewährt, aber neuerdings regt sich eine lebhafte Bewegung unter den Electro-

technikern und große Compagnieen beschäftigen sich mit dem Ankauf und der Betriebsumwandlung der alten Linien. Die alten Geleise werden unverändert benutzt und die Wagen führen die bewegende Kraft in vervollkommneten Accumulatoren mit sich, wie der Eisenbahnzug den Kohlentender.

Zum großen Vortheil gereicht unseren Pferdebahnen die strenge Einhaltung einer bestimmten Personenaufnahme. Man sitzt oder steht allezeit relativ bequem, und der Umstand, daß bei uns Ministerialräthe, hohe Militärs und Damen der besten Gesellschaft die Pferdebahn benutzen, während sie in Wien des lieben Anstands wegen einen Fiaker zu nehmen gehalten sind, ist auf Rechnung dieser scharfen Durchführung zu setzen. Ich kann aber nicht verschweigen, daß das Gesetz für den, der gern mitmöchte, zu Gunsten derer, die schon drinsitzen, oft recht hart ist. Es erinnert peinlich an den Polizeistaat, wenn die Kondukteure bei starkem Andrang in Angst vor Anzeige und Strafmandat die Häupter ihrer Lieben zählen und den Gatten von der Gattin, das Kind von der Mutter unbarm-

herzig trennen. Doch sei es darum! Daß wir aber noch keine Hallen an den Kreuzungs- und Kopfstationen besitzen, in denen das in Sonnenbrand und Schnee harrende Publikum die Wagen erwarten kann — in denen es vielleicht in der Art des Pariser Omnibusverkehrs fortlaufende Nummern entnimmt, um nach der Zeit des Ankommens und nicht nach der Stärke der Ellenbogen expedirt zu werden: das scheint mir ebenso verbesserungsfähig, wie die nur bei schönem Wetter benutzbaren ungeschützten Deckplätze. Warum tragen die gefüllten Wagen nicht eine weithin sichtbare Fahne, wie in Paris das weithin sichtbare Wort: complet, damit die Wartenden einige Minuten vorher wissen, ob sie Aussicht haben, mitgenommen zu werden oder nicht? Warum sind die Innenplätze nicht abgetheilt? Jetzt, wo Jeder sich in beliebiger Breite einrichtet, entsteht beim Eintritt jedes Neuankömmlings durch den ganzen Wagen eine Bewegung des Unwillens. Der Eintretende steht zitternd an der Eingangsthür, unter dem drückenden Gefühl, Allen unwillkommen zu sein. Unumgänglich freilich sind diese „Schiebungen"

wenn eine Dame Platz suchend im Rahmen der Eingangsthür erscheint. Ich glaube kaum, daß man in Berlin ungalanter ist, als in Wien; denn ich habe in Wiener Blättern auch über die mangelnde Artigkeit der Herren klagen hören. Die weibliche Autorin des Artikels betonte sogar, daß man dort Unterschiede mache: „Vor jungen Damen erhöbe man sich, vor älteren nicht.“ Das ist mir um so unverständlicher, als hier Alter und Geschlecht zusammen zur Rücksicht mahnen. Wir reden viel davon, wie die Achtung vor der Weiblichkeit eine Hauptblüthe unserer Kultur ist: nun, diese Blüthe muß ein sehr im Verborgenen blühendes Veilchen sein — ich habe sie sehr häufig nicht gefunden. Das jüngste Deutschland -- ich meine die Herren Gymnasiasten — könnte in dieser Beziehung noch manchmal von den ältesten Herren lernen. Cicero und Tacitus wären gewiß in diesen Fällen nicht sitzen geblieben. Man darf sich an seinem Prinzipe, der Dame den Platz zu räumen, auch nicht irre machen lassen, wenn man einmal zur Belohnung — als überzählig von der Fahrt aus-

geschlossen wird oder wenn ein moderner Othello uns die seiner Gattin erwiesene Höflichkeit übel nimmt. Im Ganzen sind unsere Damen nicht allzu verwöhnt und ein einziges freundliches Dankeslächeln von hübschen Lippen entschädigt für alles Ungemach.

Vielfach setzt sich im Pferdebahnwagen ein Stückchen Familiengeschichte fort und man sieht und hört oft die intimsten häuslichen Beziehungen verhandeln, als wären die Dächer von Glas und man blickte den Leuten in die Stube. Hier vervollständige ich mir auch meine kostbarste Sammlung, mein Herbarium von Menschen. Mit einem stenographischen Zeichen trage ich mein schönes Gegenüber mit der stattlichen Mama, trage ich den jungen Künstler in der Sammetjoppe und mit dem fliegenden Haar in mein Notizbuch: hier kann ich beide noch nach Jahren wieder auferstehen lassen. In der Pferdebahn entwickelt Jeder, wie auf der Reise, sein innerstes Wesen. Die Art, wie der Eine hinaufklimmt und vorsichtig hinabklettert, der Andre mit Aplomb seinen Beutel zieht und der Dritte über die vorgehaltene Zeitung hinweg

seine Nachbarin verstohlen betrachtet — die Wartenden an den Haltepunkten, die mit erhobenem Schirm wie optische Telegraphen Zeichen geben und solchen, wenn der Wagen keine Aufnahme gewährt, enttäuscht sinken lassen — die Bekanntschaften, die sich in einer stillen halbbeleuchteten Ecke zwischen einem unternehmenden Pärchen abspielen: welch' ein lustiges, unterhaltendes Schauspiel!

Eines habe ich in ein bestimmtes System gebracht: wie sich die Fahrgäste zu der Fahrkarte stellen. In erster Linie „die Neulinge" aus der Provinz. Sie fahren vielleicht „zum ersten mal allein" auf einer Pferdebahn. Sie sehen den Kondukteur mit erstaunten Blicken an, wenn er ihnen das abgerissene Papier überreicht, dann blicken sie neugierig auf den Zettel und lesen ihn in großer Spannung durch. Sie schieben ihn zuletzt lächelnd in ihre Brieftasche, um ihn als werthvolles Erinnerungszeichen und Beweisdokument für ihre weltstädtischen Fahrten der Familie heimzubringen. Ihnen am nächsten stehen „die Aengstlichen", welche zwar die Bedeutung des Fahrscheins

kennen, aber zu überschätzen scheinen, meistens Damen, welche die Blüthe des Lebens bereits abgestreift haben. Sie halten ihn mit zusammengekniffenem Daumen und Zeigefinger oder in der festgeschlossenen Hand, wie der Fähnrich auf dem Schlachtfeld den Schaft der Fahne, sie sitzen bis zum Haltepunkt in einer beständigen Angst, daß ein Windstoß ihnen das wichtige Dokument aus den Händen treiben möchte. Die Mehrzahl der Passagiere dagegen gehört zu den „Routinirten", die den Fahrschein ergeben hinnehmen, wie man sein Schicksal hinnimmt, sie reichen ihn dem Kontrolleur, wie Jemand seine Wange dem Barbier überläßt: wenn sie absteigen, lassen sie ihn fliegen. Von den Gleichgiltigen kommen wir zu dem „Vergeßlichen", welcher trotz täglicher Benutzung der Pferdebahn noch nicht mit sich selbst über ein bestimmtes Lokal für seinen Fahrschein einig geworden ist. Sobald der Kontrolleur erscheint, fängt er in allen Theilen seiner Kleidung, in denen man überhaupt etwas bewahren kann, zu stöbern an, wobei er, nach dem alten Naturgesetz immer da zuletzt sucht,

wo das Gesuchte sich befindet. Endlich entsinnt er sich dann in der Regel, daß er sich sein Billet noch gar nicht gelöst hat. Zum Schluß erwähne ich noch „die Unzufriedenen“. Sie ärgern sich über die ganze Einrichtung, die das Publikum zum Zettelträger herabwürdigt und lassen das unwillig genommene Billet im nächsten Moment aus Groll entweder fortflattern oder kneten es zu verschiedenen geometrischen Formen zusammen, um es endlich ingrimmig zu zerreißen.

Als ich mir diese Vorgänge lebhaft vergegenwärtigte, machte ich sie mechanisch nach. Eben hatte ich meinen Fahrschein in seine Atome zerlegt, als der Kontrolleur erschien und ich die ganze Strecke nachzahlen mußte. Und da soll noch einer einmal behaupten, es wäre nicht „gemüthlich auf der Pferdebahn!“

III.

Omnibus und Kremser.

Auf einem Omnibus — saß ein Mechanikus und hatte Lackstiefeln an". So beginnt ja wohl das populäre Lied, aus dem man ersieht, daß auch der Omnibus bereits seinen Gassenhauer besitzt. Aber seine Volksthümlichkeit hat er in Berlin an die Pferdebahn abgetreten, während er ihrer in London und Paris noch im vollsten Maße genießt. „Omnibus" heißt „für Jedermann" und entgegengesetzt zu dem längst bekannten Lohnfuhrwerk, wurde sein regelmäßiger Dienst um festbestimmte Tagesstunden an der Seine vor nicht länger als etwas über sechzig Jahren eingeführt. Allen vollkommeneren Verkehrsmitteln auf Schienen, mittelst Dampf und Elektrizität, zum Trotz, hält er

sich in jenen Weltstädten noch obenauf. Die inneren Stadttheile Londons, wie die mehr interessanten, als gradlinigen und breiten Straßen von Paris wehren sich bis heutigen Tages noch mit Erfolg dagegen, ihr Holzpflaster oder Macadam zu Ehren von Eisenschienen aufreißen und ihre trotz des riesenhaften Getümmels nicht allzu geräuschvollen Straßen dem Sturmglockengeläut hinter einander herrollender Tramways frei zu geben.

Nach meiner Erinnerung sehen die Omnibusse (Bus kürzt sie der praktische Engländer ab) in diesen Weltstädten aber ganz anders aus, als in Berlin. Sie sind viel kolossaler. Sie schweben mir vor, wie riesige, durch das Fußvolk einherschwankende Kriegselephanten, auf ihrem Rücken hochaufstrebend eine Reihe mit Speeren bewaffneter Streiter. Das sind nämlich die Herren, die Kopf an Kopf gedrängt in ihren steilen schwarzen Cylinderhüten — am weichen Filzhut erkennt man ja vornehmlich den Deutschen — oben auf dem Deck der Impériale in die so und sovielte Tagesausgabe der riesigen „Times“ oder das

in fast einer Million-Auflage erscheinende „Petit Journal" vertieft sitzen — ein Lesekabinet unterm Regendach. Der Kondukteur ist in diesen Ländern, in denen der Mensch nicht erst nach seiner militärischen Dienstzeit ernstlich an seinen Erwerb denken kann, meistens ein kaum erwachsener Knabe, der mit einer turnerhaften Gewandtheit die Leitern hinauf und herabklettert, seine Signale giebt, seine Inkassi macht — Billete gab es früher nicht — und mit seinem Falkenauge mitten in dem wogenden Gedränge den Fahrlustigen erspäht, für welchen er anhalten läßt. Auch in der Kaiserstadt an der Donau herrscht für die Altstadt noch der niedrige kutschenartige Omnibus mit Damen- und Rauchabtheilung. Wie Niemand in Schuhen die Schwelle einer Moschee überschreiten darf, so darf auch kein „Tramwaih" in die Heiligkeit dieses Straßengewirres und auf dem kleinen Platze vor dem ehrwürdigen Stephansdom fahren die „Stellwägen" zu kurzer Rast nur so hinter einander vor, wie bei uns die Droschken vor dem Portal eines Ballsaales. Bei der eigenartigen Gruppirung der vielen Vorstädte

um den Kern der Altstadt haben diese den großen Vorsprung vor der Pferdebahn, den Mittelkreis im Durchmesser durchfahren zu dürfen, während jene erst immer in der Peripherie um denselben herum muß, ehe sie den Radialweg einer Vorstadt-Hauptstraße einschlägt.

Berlin ist ganz anders gebaut. Der alte Kern enger Straßen schmilzt hier von Jahr zu Jahr zusammen — das Alte stürzt (siehe Mühlendamm) — und das Klingeln der Pferdebahn ist an der Spree eine höchst beliebte Musik. Wohnungen, vor welchen ein Kreuzungspunkt mehrerer Linien liegt, werden, wenn auch nicht von nervösen in geistige Arbeit vertieften Gelehrten, doch von Geschäftsinhabern mit besonderer Vorliebe angesehen und entsprechend bezahlt. Der Omnibus gilt hier noch immer als „zweite Aufgabe". Er trägt noch immer nicht das Publikum, welches unbedenklich die Pferdebahn benutzt. Offiziere in Uniform betreten nicht seinen Perron: wenn man buntes Tuch, goldene Aufschläge und Knöpfe bemerkt, ist es gewöhnlich ein Lakai. Dabei hat er ungemeine Vortheile vor der Tramway. Erstens

macht er nicht solchen Lärm, wie jene. Zweitens kürzt er auch bei uns wesentlich ab — er kann die schärfsten Ecken, die schmalsten Straßen nehmen: er überschreitet die Linden, den Opernplatz, den Lustgarten, die Schloßfreiheit, wohin es jener noch nicht gestattet ist, ihre eisernen Arme auszustrecken. Ist ein Tramwaywagen aus dem Geleise gerathen, kann ein querstehender Lastwagen nicht schnell genug aus dem Wege geräumt werden, ist ein Pferd gefallen — der Fall passirt ziemlich oft, — so staut sich binnen wenigen Minuten eine ganze Wagenburg hinter einander auf, während der an keine Schiene gebundene Omnibus rechts ungehindert seines Weges geht. Die Pferdebahn ist dem Thurm im Schachspiel ähnlich, der nur in geraden Linien vorwärts kommt, der Omnibus der Königin, die nach allen Seiten hinaus kann. Endlich hat der Omnibus weniger Aufenthalt. Da seine Billigkeit mehr bei der Benutzung weiterer Strecken ins Auge fällt, so ist das Publikum mehr seßhaft. Ein großer Theil der Insassen fährt die ganze Tour vom Abgange bis zum Ziele, da ohnehin sein Innen-

raum nur etwa halb so viel Personen hält, als der Tramwaywagen, so ist auch schon hierdurch der Personenwechsel namhaft beschränkt.

Und trotz aller dieser Vorzüge blieb ihm — es soll dies ihm durchaus nicht zum Vorwurf gemacht werden — sein kleinbürgerlicher Charakter. Vielleicht gerade wegen dieser Billigkeit, die sich durch Einführung von Fünfpfennigtouren als etwas ganz Hervorragendes aufdrängt. Da füllt sich denn das Deck mit Steinträgern und Bauarbeitern, die im westlichen W. beschäftigt sind und im eisigsten N. ihre Wohnung haben. Und inwendig Fabrikmädchen, sparsame Hausfrauen, Handwerker, kleine Beamte — immer mehr Leute, die etwas auf dem Schooß oder unter dem Arme tragen, als elegante Swells und Mondaines. Es weht hier eine mehr gemüthliche familiäre Luft. Die drei Kinder, mit welchen jene dicke Bürgerfrau den Wagen besteigt, werden ihr von den Passagieren zugereicht. Einige adoptiren ein paar, indem sie die Göhren auf ihren Schooß setzen und der dreifachen Mutter so das Fahrgeld erleichtern. Es wird laut geplaudert. Der zuletzt Zugekommene glaubt, in

eine Familie zu treten, zum wenigsten in eine zusammengehörige Gesellschaft. Und doch sehen sich die Insassen vielleicht zum ersten Mal und werden sich vielleicht nie wiedersehen. Die Berliner sind nämlich neugierig und gesprächig. Es ist mir noch nie begegnet, daß mich Jemand auf eine artige Anrede hätte abfallen lassen. Die Meisten sitzen, gefüllt mit latentem Gesprächsstoff, neben einander, sehen sich gegenseitig mit aufmunternden Mienen an und wer das erste Wort redet, der erwirbt sich eine Bürgerkrone. Die erste Bemerkung, und sei sie noch so gleichgiltig, wirkt wie ein Blitz in der gewitterbangen Atmosphäre: ist die Spannung gelöst, dann sind alle Schleusen geöffnet. Ich habe nicht gefunden, daß das sprichwörtlich gemüthliche Wien in diesem Punkte vor der als kalt und zugeknöpft verlästerten Kaiserstadt an der Spree etwas voraus hat. Ein in Wien lebender Norddeutscher hat mich einmal versichert, daß er in der ganzen zehnjährigen Zeit seines Dortseins nur zweimal von einem Fremden im öffentlichen Lokal angesprochen worden ist. Der eine war ein Versicherungsagent, der andere

hatte ihn — da er weiße Binde und Frack trug — für einen Kellner gehalten.

Bis vor einem Jahre gab es noch ein ganz besonderes Omnibusgeschlecht, das aber ausge-

storben ist, wie das Geschlecht der Dronten. Das war der Gipfel der Gemüthlichkeit. Ein langer Kasten, einigermaßen an die alte Städte und Dörfer verbindende Journaliere erinnernd, mit niedrigem, flachem Dach, im Winter Stroh auf dem Boden, zeigte dieser vom Spittelmarkt nach dem Wilmersdorfer Seebad rollende Omni-

bus eine Kapazität, wie Peter Schlemihls unergründliche Rocktasche. Die Fahrgäste saßen gedrängt wie die Galeerensklaven: einige Uebrzählige den Vorhergekommenen auf dem Schooß, andere hingen wie Kleidungsstücke an den herabhängenden Strippen in der Luft. Der Kondukteur im gelben Rock stand mit allen Passagieren in einer Art Gevatterschaft. In aller Gemüthlichkeit schob er die Mitwollenden ohne Ansehen der Person, Sache und Zahl, wie der Bäcker den Semmelteig, in den Backofen — an heißen Tagen Backofen in des Wortes verwegenster Bedeutung. Für diese Coulanz erntete er Cigarren und überschießende Sechser in Ueberfluß. In dem See von Wilmersdorf, der seine dunkeln schaumgekrönten Wellen an das felsige Gestade rollt, wirkte das kalte Bad nach dieser heißen Fahrt dann doppelt erfrischend. Jetzt sind die lebhaften Plauderstunden in diesem beweglichen Salon verstummt. An Stelle des gemüthlichen Ungethüms sind elegante Wagen mit Sammetsitzen, Messinggeländer und Schiebethüren getreten. Alle Omnibusse Berlins haben in den letzten Jahren eine

ähnliche Metamorphose durchgemacht. Den Anstoß gab die durchaus schneidige Packetfahrtgesellschaft mit ihren eleganten Wagen in der Farbe der aufgehenden Sonne und die anderen Gesellschaften konnten nicht zurückbleiben. „Es kann der Beste nicht in Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbar nicht gefällt“. Die elegante Ausstattung, die Einführung der Theilstrecken und Billete hat auch nicht ohne Einfluß auf das Publikum bleiben können, sowenig wie die Metamorphose unserer alten Kneipen in moderne Bräue. Die Packete und Marktkörbe werden zusehends kleiner, der Ton gewinnt einen Tramwayartigen Flair. Ob die Kondukteure bei dem Wechsel gewinnen werden, ist zweifelhaft. Je kleiner die Leute, desto generöser sind sie mit dem Trinkgeld. Der Aermste hat die größte Genugthuung darin, Jemand zu finden, den er zu verpflichten in der Lage ist und der ihm wie einen Grandseigneur seinen Dank abstattet. Der Bessersituirte ist in dieser Beziehung blasirter. Ich gönne den Kondukteuren gewiß jede Einnahme — ich gebe auch: aber gegen meine bessere Ueberzeugung. Mit der

Billigkeit und Vernunft läßt es sich gewiß schwer in Einklang bringen, bei einer Zahlung von zehn Pfennigen 50 Prozent Zuschlag für nichts und wieder nichts zu entrichten. Ist man durchaus in der Geberlaune, so gebührte das Douceur den Pferden: denn die haben in der That eine Mehrlast von jedem Eintretenden.

Der Kremser ist ein spezifisch Berliner Gefährt und seine Insassen zeigen den Berliner Volkscharakter von der liebenswürdigsten Seite. Er ist eine Sommerblume und schießt in die Blätter, sobald die ersten Lerchen schwirren. Er leitet seinen Namen nicht etwa von dem österreichischen Städtchen Krems her, wie der Landauer von Landau, wo der Kaiser Josef zum ersten Mal in der neumodischen Kutsche einfuhr. Er trägt den Namen seines Erfinders, der diese gefälligen quersitzigen Miethswagen etwa vor einem Menschenalter zuerst vor den Thoren Berlins auffahren ließ und dem die dankbaren Berliner schon längst einen Kremser von Erz auf dem schneebedeckten Gipfel der Pichelsberge hätten errichten sollen. Ich spreche nicht von jenen Thorwagen, welche einzelne

Passagiere nach den beliebten Erholungsplätzen um und bei Berlin, an der Ober- und Unterspree zu einem Fahrgeld aufnehmen, das mit Eisenbahn und Pferdebahn konkurriren muß. Ich denke an die vorausbestellten, auf den ganzen Tag gemietheten Gesellschaftswagen, die ebenso zum Wahrzeichen der Umgebung von Berlin geworden sind, wie der gelbweiße Sand, die schwer zu umspannende Weiße und das Schild: Hier können Familien Kaffee kochen. Wenn ich plötzlich auf die Charlottenburger Chaussee versetzt wäre und mir Jemand die Frage vorlegte, wo ich mich befinde: würde ich zwischen dem Bois de Boulogne, dem Prater oder dem Hyde-Park schwanken. In dem Augenblick aber, da ein fahnengeschmückter Kremser auf der Bildfläche erscheint, an dessen Seiten bunte Papierlaternen hin und herschwanken und dessen Insassen vielfarbige und komisch geformte Radaumützen auf dem Kopfe tragen, bin ich alles Zweifels enthoben und antworte getrost: in Berlin. Da fahren sie denn in langen Zügen hinter einander her — oft ein Dutzend und mehr zusammengehörig — die Arbeiter einer

Maschinenfabrik — ein Bezirksverein — eine von jenen Hunderten der harmlosen Geselligkeit gewidmeten Verbindungen mit den urkomischen Namen, welche im Winter ihre Kränzchen, im Sommer ihre Wasser- und Landfahrten arrangiren. Das sind dann Feste, welche leuchtende Marksteine bilden in des Jahres arbeits- und sorgenreicher Monotonie, die den Gesprächsstoff liefern für alle traulichen Kaffeetische und die Phantasie der Kleinen und Kleinsten mit aufregenden Bildern füllen, Stoff für ihre Spiele und ihre Träume. Männer und Frauen, junge Leute und Kinder sitzen hier dicht durcheinander, im lebhaften Geplauder begriffen oder die Scherze eines Schwerenöthers von Herzen belachend, der vom Wagen während des Fahrens herunter und am nächsten heraufklettert und die Damen in Schrecken jagt oder über das wohlverwahrte Bierfäßchen gerathen ist und allen Mitgliedern des Wagens lustig zutrinkt. Denn für des Lebens Nothdurft ist wie in Deutschland überall ausreichend gesorgt: Vergnügungen mit einem Täßchen Chokolade oder einem Schälchen Eis,

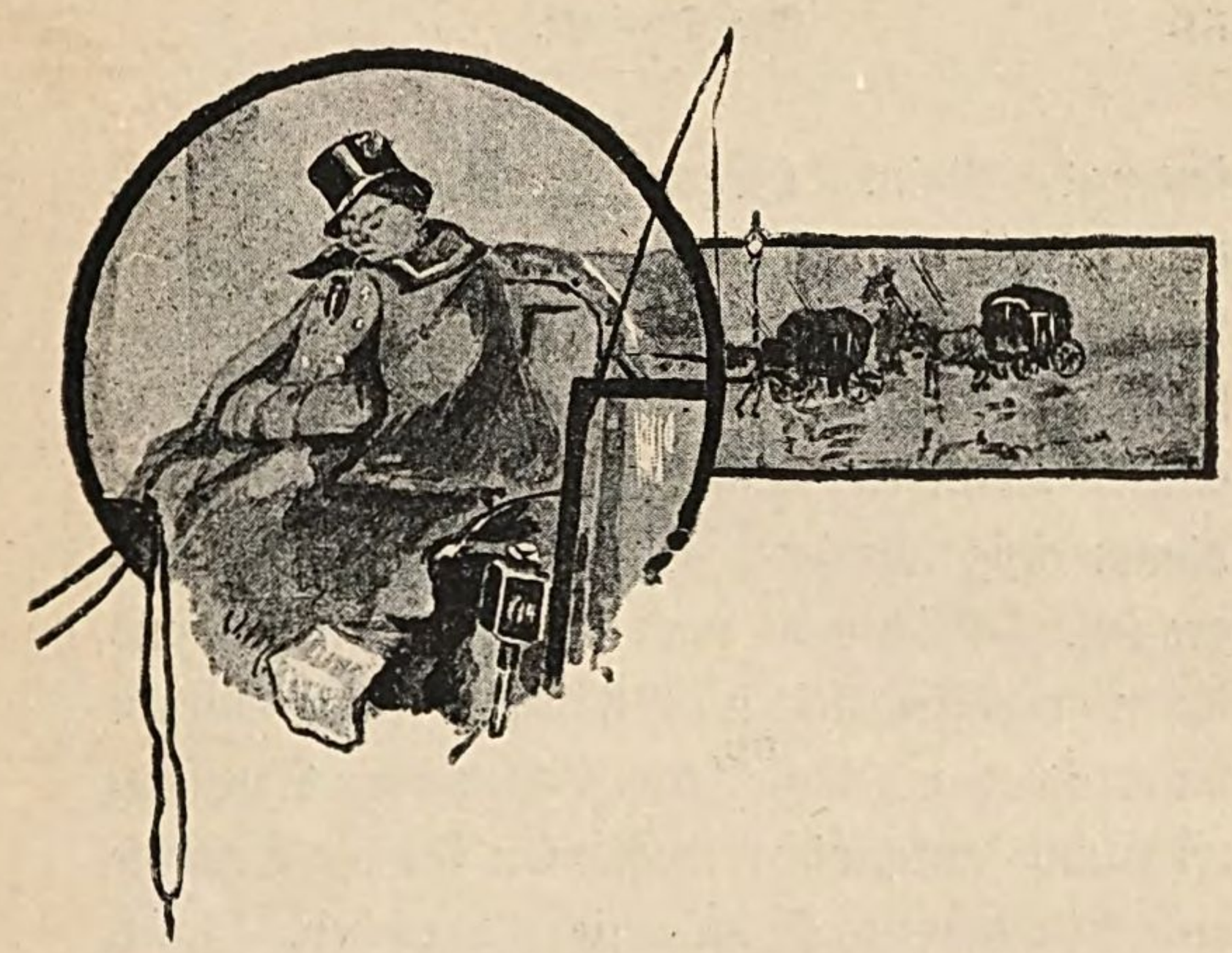
wie sie der Südländer kennt, haben bei uns keinen Cours. Ganze Proviantmagazine sind an geschützter Stelle untergebracht, ein Piknik nach vorheriger Uebereinkunft unter den Hausfrauen, kalter Braten, Kartoffelsalat, Kuchen, Schinken, Brot, Käse und Eier!! — So viel Eier giebt es gar nicht, als man Schalen im gelben Sande des Grunewaldes herumliegen findet und so viel Zeitungen werden gar nicht gedruckt, als man rings um die traulichen Seeen der Havel als Erinnerungszeichen an eine Mahlzeit im Grünen ausgewickelt findet. Der Gebrauch, daß die Wirthe der großen schattigen Gärten sich zufrieden geben, wenn ihre Gäste bei ihnen ihren mitgebrachten Kaffee abkochen lassen, aus ihren Kellern die braune Patzenhofer oder die kühle Blonde entnehmen, in ihren Schießbuden die Scheibe verfehlen, und an ihren Dynamometern die Muskelkraft messen, daß sie ihren Besuchen Teller und Tischzeug geben für das, was sich Jene von ihrem eigenen Herde mitgebracht haben, ist ein eminenter Faktor im Sommerleben der Millionenstadt und macht ungezählten Familien den

Genuß solcher Ausflüge möglich, die sie sich andernfalls wahrscheinlich aus ökonomischen Gründen versagen müßten.

Aber noch eine kulturhistorische Mission haben diese Kremserfahrten. Wie der über das Aehrenfeld streifende Wind die Blüthenköpfe durcheinanderschüttelt und die Geheimnisse der Liebe hin und wieder trägt, so rüttelt auch der Abends auf der staubigen mit wandernden Familien bedeckten Landstraße dahinrollende Kremser die trägen Seelen zum Geständniß ihrer halb im Traum liegenden Gefühle auf. Da sitzt so eng und gemüthlich die ganze Gesellschaft wieder bei einander, der Mond wirft die Schatten der Kieferstämme auf den Sand, regellose Kolonnen von Heimkehrenden machen bald flüsternd, bald singend dem Wagen mit den leuchtenden Laternen Platz, ein Leiermann spielt das kleine Fischermädchen und die höchste Seligkeit macht sich in dem von süßen Damenstimmen gesungenem und von etwas rauhen Bierbässen wiederholtem Liede Luft: „Ich weiß nicht, was soll es bedeuten, daß ich so traurig bin!“ Da finden sich im Halb-

dunkel zwei warme Hände und, während sich deren Besitzer scheinbar nach dem Waldsaume umschauen, zwei glühende Lippen im Kremser zusammen. Aber Willy, der sechsjährige Bruder des Mädchens, das enfant terrible der ganzen Partie hat den Kuß bemerkt. Laut denunzirt er, und kurz vor dem Spandauer Bock wird die Verlobung des jungen Paares proklamirt. Man steigt hier noch einmal aus, um das fröhliche Ereigniß zu begießen. Wie singt das Lied?

Doch die Moral soll immerhin
In Elternherzen flammen —
Es kommen nie so leicht Partie'n
Als auf Partien zusammen!



IV.

Die Droschke.

Die Droschke hat einen unbestreitbaren Vorzug vor jedem anderen Menschen führenden Vehikel; es giebt kein Wort, auf welches sich ihr Name reimen läßt. Sie ist also in der Poesie noch jungfräulich und die Realisten unter den Dichtern, welche selbst nicht vor einer Ventilatorschraube als Object zurückschrecken — an die unreimbare Droschke haben sie sich noch nicht gewagt. Verdient sie aber diese Zurück-

setzung? Nein. Gegenüber der Pferdebahn, die auf eisernen Schienen im grellen Sonnenstrahle des Jahrzehnts dahinrollt, fährt — oder besser hält die vormärzliche Droschke wie in einem poetischen Zwielicht, welches der Abenddämmerung ähnlicher sieht, als dem Morgengrauen. Während man der Tramway aus ihren veröffentlichten Bilanzen ihren Nutzen nachrechnet und ihr allerlei Lasten über Straßenerhaltung aufgewälzt, hegt man für die Droschke eine angeborene Sympathie. Kutscher, Gaul, Futtersack, Nummer — das sind mit dem städtischen Leben seit Väters Zeit verwachsene Begriffe. Man liebt sie, man bemitleidet sie, aber man benutzt sie herzlich wenig. Ich spreche hier nur von der Droschke zweiter Klasse, der eigentlichen Repräsentantin der Gattung.

Da stehen sie an einer Straßenkreuzung in langer Reihe. Die Pferde mit gesenkten Häuptern, einen Fuß vor sich, wie über die Unbeständigleit des Lebens nachsinnende Philosophen, der erste Kutscher auf dem Bock, eine Zeitung in Händen, einige den Wagen putzend

oder das Pferdchen tränkend, die nachfolgenden in dem nahen Frühstückskeller, wo sie den Fahrgast erwarten, noch andere in ihren hübschen blauen Kragenmänteln das von der Frau gebrachte Mittagessen in dem Droschkenraum verzehrend, oder längs der Wagenburg, die Arme gegen den Frost an den Leib schlagend, auf und nieder schreitend. Jeder Beruf, der auf einem festen Platze stillhalten muß, bis der Bedarf an ihn herantritt, ist bedauernswerth: der Arzt in dem stillen Sprechzimmer, der des Klingelzeichens harrt, der Photograph wie der Dienstmann. Aber die Droschkenkutscher halte ich für die Bedauernswerthesten von allen. Sie haben neben der Sorge für sich und ihre Familie noch in ihrem Geschäft ein fressendes Kapital im wahren Sinne des Wortes und müssen vor ihren Augen eine Anzahl von Menschen sich anhäufen sehen, die ungeduldig die heranrollenden Pferdebahnwagen stürmt. Warum benutzen sie nicht die Droschken, die seit der Morgenstunde fahrbereit stehen und vielleicht Abends leer nach Hause fahren? Warum benutzt sie nicht jenes Ehepaar, jene

Familie, die, auch getrennt, in drei Tramway's mitzukommen als Glück betrachten? Einfach darum, weil in Berlin nicht blos der kleine, sondern auch der große Mann zu rechnen gewohnt ist, weil ihm die Droschke mit ihrem chronologisch-topographischen Tarif selbst bei drei und vier Personen doppelt so theuer zu stehen kommt, wie die Pferdebahn und der Kutscher ebenso wenig von seiner Taxe, wie von seinem Bock heruntersteigt.

Es ist Nacht. Man kommt aus einer Abendgesellschaft. Wo der Lichtschein erhellter Räume in Streifen nach der Straße fällt, hat sich eine Reihe Nachtdroschken im Schnee speculativer Weise aufgestellt. Welche Chance! Es ist, wie wenn man sich auf die Straße stellen und so lange nach dem Himmel blicken wollte, bis ein Meteor herunterfällt. In der Morgenstunde endet der Zauber. Einige der Gäste haben ihren Wagen bestellt, die meisten gehen zu Fuß. „Das Wetter ist reizend", sagen die Damen. „Nach dem langen Zwang im Salon ist ein Spaziergang sehr angenehm", antworten die Männer. Der wahre Grund ist weder

das Wetter, noch das Bewegungsbedürfniß, sondern der doppelte Nachtdroschkenpreis. Wenn jetzt noch ein Tramwaywagen mit seiner billigen Taxe vorüberklingelte, würde die gehlustige Gesellschaft hastig nach dem Halteplatze stürmen.

Am Bahnhof. Vierzig Droschken sind aufgefahren: erster, zweiter Klasse, Gepäckdroschken. Sie stehen schon seit dem ersten Morgenstrahle, denn die Plätze werden nach der Anciennität vergeben. Der Zug bringt hundert Passagiere, von denen vielleicht zehn nach der Blechmarke des Schutzmanns greifen. Die Zahl der Passagiere, die nicht rechnen — nicht rechnen müssen, ist sehr klein. Der von New-York kommende Fremde wirft sich in den ersten besten Wagen: aber, wie großartig unser Fremdenverkehr sich auch gestaltet, auf einen New-Yorker kommen doch vierzig Leute aus Eberswalde und dreißig aus Prenzlau und diese kommen nicht darum mit dem Frühzug an, um eine Berliner Nachtdroschke zu bezahlen. Die meisten übergeben ihr Köfferchen der Packetfahrtgesellschaft oder nehmen es unter den Arm und springen auf

den Tritt des nächsten Omnibus. Arme Droschken — wer heutzutage in dem allgemeinen Wettbetrieb nicht Schritt hält, der bleibt eben zurück und Einzelwesen, wie Korporationen, welche in selbstzufriedener Beschaulichkeit versäumen, sich den Bedürfnissen der Zeit anzupassen, gehen nach dem Naturgesetze zu Grunde.

Der Begriff der Droschke schließt drei Kategorieen in sich: Kutscher, Pferd und Wagen. Alle drei sind vorschriftsmäßig tadellos. Wären sie es nicht, so würden sie von der Aufsichtsbehörde in Strafe genommen werden und gingen des Fahrscheins verlustig. Die Berliner Droschkenkutscher haben etwas von der Zuverlässigkeit der Seeleute, ein Betrunkener unter ihnen gehört zu den Anomalieen, obwohl es ihnen nicht zu verargen wäre, wenn sie bei ihrem sorgenvollen Beruf und ihren langen Standquartieren einmal eine Stärkung über den Durst nähmen. Sie sind höflich und bescheiden. Die Erzählungen von ihrer Grobheit stammen, wie ich vermuthe, aus alten, besseren Zeiten. Für das kleinste Trinkgeld sind sie

dankbar und tragen für eine geringe Vergütigung die schwersten Koffer in die höchsten Stockwerke. In ihren mächtigen blauen Kragenmänteln und Lederhüten mit Cocarde sehen sie allezeit proper aus.

Ein Berliner Droschkenkutscher ist dem heiligen Stephanus vergleichbar, der seinen Leib wehrlos den von allen Seiten gegen ihn fliegenden Pfeilen preisgeben muß. Hier zwickt ihn die Polizei bei dem geringsten Versehen mit empfindlichen Strafen, dort der Droschkenbesitzer, dessen Brot und Wagen er verliert, wenn er nicht eine gewisse Tagessumme abliefert. Der nervöse Fahrgast ängstigt und bedroht ihn, wenn er seine Zeitrechnung nicht mit der Zwiebel des Kutschers in Uebereinstimmung zu bringen vermag, hinter jedem über den Fahrdamm laufenden Menschen oder Hunde lauert eine criminelle Anklage und daheim empfängt ihn seine Frau mit Vorwürfen, wenn er bei Vertheilung der winzigen Einnahme den Grundsatz aufstellt: erst das Pferd und dann die Kinder! Mit bewunderungswürdiger Geduld schiebt er seine Hoffnungen

immer wieder auf die Sommermonate hinaus, wo ein paar Ausflugtage, der stärkere Fremdenverkehr und eine Ausstellung ihn für die Winterruhe entschädigen sollen. Warum sich zu dieser sorgenvollen Existenz immer noch Menschen drängen? Es muß die Luft sein, die sie oben auf dem Bock genießen, und der philosophische Blick, vor dem die Menschlein ringsum im Staube wimmeln. Wohnten die Droschkenkutscher im feuchten Souterrain und wären sie zu einer hypochondrisch machenden Lebensweise verdammt, wie die Schuhmacher, so würden sie, bei der Unsicherheit ihrer Einnahme, längst ihr Metier an den Nagel und sich daneben gehängt haben. Vielleicht wirkt auch trostreich und ermuthigend das Zusammenleben mit seinem vierbeinigen Ernährer und Freunde. Er liebt diesen Freund, der nur Tugenden und keine Gebrechen besitzt. Seine Sanftmuth, seine Geduld sind sprichwörtlich. Er erkennt seinen Herrn unter den 4695 Droschkenkutschern Berlins heraus und folgt ihm mit umgebundenem Futtersack von der gegenüberliegenden Straßenseite auf den ersten

Anruf. Obwohl seine und seines Herrn Interessen sich eigentlich diametral entgegenlaufen, denn wenn das Geschäft schlecht geht, hat der Gaul Feierstunden, und geht es flott, giebt es für ihn harte Arbeit, verbindet beide doch eine tiefe Sympathie. Ungeduldig stapft das Roß das Pflaster, wenn kein Fahrgast in Sicht ist und es springt vor Freude, wenn die Droschke eine starke Fuhre hat. Ein Droschkenpferd hat gewöhnlich eine große Vergangenheit. Wenn es sich bäumt, denkt es vielleicht an ein Manöver, bei dem es mit einem schneidigen Husaren über die Gräben setzte; fällt es in Galopp, erinnert es sich des hop là! einer hübschen Circusreiterin.

Die Droschke selbst „ist's nicht, die mir gefällt!" Sie läßt an Sauberkeit und Accurateſſe nur selten etwas zu wünschen, aber sie ist doch immer ein ungeschickter Kasten und der Kastengeist ist nicht mehr zeitgemäß. Sie ist zu ungethüm und schwer. Man arbeitet heute nicht mehr für die Ewigkeit. Wir lächeln über die vierdimensionalen Hausschlüssel unserer Altvorderen, über die unzerstörbaren Rockstoffe,

die auf Sohn und Enkel erbten, über die schweinsledernen Büchereinbände. Man baut keine Häuser mit sieben Fuß Mauerstärke mehr, schlanke eiserne Röhren haben die nämliche Tragfähigkeit. Dieses Zellengefängniß auf Rädern, in das es so schwer ist, hineinzukriechen, und aus dem wieder herauszukommen, wenn man einmal darin steckt, noch schwerer ist, dessen Klinke man überall sucht, nur nicht da, wo sie angebracht ist, und dessen Fenster aus unerfindlichen Gründen auf einer Seite festsitzt, auf der anderen herausgehoben ist, sieht wie ein Ueberbleibsel aus der sogenannten guten alten Zeit aus. In Rußland, hörte ich, würde die Polizei gar nicht gestatten, daß eine solche schwere Arche von Einem Pferde gezogen würde, denn dieselbe Polizei, die sich dort nicht darum kümmert, wie theuer oder wie billig eine Droschke den Fahrgast zu fahren für gut findet, legt sich ins Mittel, wo man den Thieren zu viel zumuthet. In dieser Schwere und Schwerfälligkeit liegt, wie mir scheint, der Schwerpunkt des Ganzen. Ich bin kein Wagenbauer: aber daß es möglich ist, die todte Last,

welche der abgemattete Gaul zu schleppen hat, auf die Hälfte herabzumindern, scheint mir unzweifelhaft. So leicht wie möglich — was angeht, Hohlstahl, Korb, Aluminiumräder: das ist die Droschke der Zukunft.

Die heutige Droschke führt einen schweren Kampf ums Dasein gegen Kapital und Intelligenz, die sich in Tramway, Omnibus, Stadtbahn und all' den Zukunftsvehikeln imposant und scheinbar vernichtend kundthun. Scheinbar: denn mit einigen Reformen kann die Droschke so gut fortbestehen, wie aller Einzelbetrieb neben der Großindustrie. Wenn das Rößlein spielend sein Wägelchen hinter sich herzieht, so wird der Fuhrherr sich spielend zu den Aufgaben bequemen, die ihm der Augenblick bietet, und nicht immer wiegen und wägen, ob der Lohn der Arbeit entspricht. Man hat auch gar nicht den Eindruck von einer sonderlichen Strapaze des Pferdes in Petersburg, wo die Droschke neben uns einladend hintänzelt, sondern eher das Gefühl, daß man sich um den Rappen ein hygienisches Verdienst erwirbt, wenn man in das offene Gefährt hineinspringt.

Ueberall in Petersburg und Moskau ist dem Spaziergänger eine Droschke zur Seite. Man ruft dem Kutscher sein Ziel und die Kopekenzahl zu, welche man für die Fahrt geben will, nach unserem Gelde etwa vierzig Pfennige. Thut es nicht der erste, fährt sofort ein anderer heran, der mit dem Fahrgast zufrieden ist und uns in einem Viertelstündchen an unserem Ziel absetzt. In Neapel, das trotz dreifach geringerer Einwohnerzahl nicht viel weniger Droschken als Berlin beschäftigt, giebt es eine Taxe, die aber nur nach oben zu Geltung besitzt. Der Eingeborene oder erfahrene Fremde demonstrirt in der den Italienern eigenen Zeichensprache an den Fingern, ob er ein Drittel, die Hälfte oder etwas mehr des Taxfahrgeldes zahlen will und fährt, von besonderen Konjunkturen abgesehen, für ein Spottgeld die größten Touren.

Für den Fremden ist es ja vielfach angenehm, durch eine sichtbar ausgehängte Fahrtaxe gegen jede Ueberforderung geschützt zu sein, obwohl auch hier die Konkurrenz am besten regelt; für den Einheimischen aber, der doch in erster Reihe kommt, wie für den Fuhrherrn selber

scheint es mir erstes Postulat, daß dieser seine Leistungen verkaufe, so theuer oder so billig es ihm gut dünkt. Dann wird die Droschke in den Wettbetrieb gegen alle neuen und neuesten Verkehrsmittel eintreten und nicht mit stillem Groll zusehen müssen, wie ihr ein Terrain nach dem anderen von weniger schwerfälligen Vehikeln abgenommen wird.

Mit der Droschke erster Klasse, die dem Pariser Fiacre am nächsten kommt, habe ich weniger zu hadern. Sie ist graziöser und wohl auch leichter, hat bessere Federn, ein schnelleres Pferd und einen Kutscher, der mindestens das Abiturientenexamen absolvirt hat. Wie in allen Weltstädten, haben sich viele Existenzen, nach dem Fehlschlagen anderer Unternehmungen, auf den Bock — „zur Ruhe gesetzt“ kann man eigentlich nicht gut sagen. Der Preis ist, bei längeren Touren, kaum erheblich theurer, als bei den Kollegen mit den höheren Nummern, und ich möchte über sie schnell hinweggehen, um zu konstatiren, daß neben Klasse II und I noch eine Klasse 0 fehlt und erforderlich scheint. In allen Schöpfungen und Leistungen unserer

Zeit macht sich nämlich eine doppelte Tendenz geltend. Eine ist auf Verallgemeinerung und Verbilligerung, die andere auf höchste Vervollkommnung gerichtet, bei welcher der Preis keine Rolle spielt. Neben den Mittagsmahlzeiten bis zur Höhe von einer Mark wetteifern die Traiteurs, Diners von ausgesuchten Seltenheiten und feinstem Geschmack für das Dreißigfache herzustellen. Neben den Oeldruckbildern, bei denen nur der Rahmen bezahlt wird, bezahlt man einen Meissonnier mit tausend Franken den Quadratzentimeter. Neben der goldenen Hundertzehn floriren Kleiderkünstler, denen man le dernier cri du select mit Gold aufwiegt. Neben den Millionen, die sich jede Lebenserleichterung und jeden Genuß mit Entbehrung erkaufen und daher unausgesetzt rechnen müssen, wachsen in der Reichshauptstadt nach und nach auch jene upper ten thousand heran, welche es als ihre Lebensaufgabe betrachten, ihre erworbene oder ererbte Rente in der elegantesten Form zu veraus-

gaben, und für diese Glücklichen genügt unsere Droschke erster Klasse nicht. Die Lohnwagen

thäten es wohl: aber eine Droschke muß eben jederzeit für Jedermann an jedem Ort bereit stehen und soll nicht erst im Depot bestellt werden. Was mir als Ideal vorschwebt, ist der Wiener Fiaker, ein Fahrzeug exceptionellster Vornehmheit in Bezug auf Bau und Einrichtung, Pferd und Kutscher.

Unsere Droschken I. Klasse stehen auf der Stufe der Wiener Komfortables, die Fiaker gleichen unseren besten Privatequipagen. Der Fiaker — das ist auch der Name des Kutschers — in dem feschen Anzuge und hohen Zylinder ist ein Wahrzeichen des eleganten Wiens. Der sogenannte „Unnummerirte", der von den Vornehmsten benutzt wird, die zu bequem sind, eigene Equipage zu halten, spielt im Wiener High-life eine große Rolle. Ich bin fest überzeugt, daß die Aufstellung solcher glänzender Miethswagen, ob sie nun in der Form Landauer oder Tilbury's oder Hansoms sind, oder die Einrichtung der eleganten Hamburger Taxonomen haben, in denen ein Uhrwerk die Fahrzeit kennzeichnet, einem tiefgefühlten Bedürfniß verständnißvoll entgegenkommen würde.

Ich bin darauf vorbereitet, daß Männer vom Fach meine gutgemeinten Vorschläge belächeln werden, aber ich tröste mich mit der Erfahrung, daß Reformen niemals aus dem Schooße der Zunft, sondern stets von Leuten ausgegangen sind, die außerhalb stehend sich den von Wippchen gerühmten „von Sachkenntniß nicht getrübten objektiven Blick“ bewahrt haben. Ich möchte gern, daß in Berlin alle Gewerbe blühen und alle Mühen ihren Lohn fänden und sehe hier die Möglichkeit eines großen Aufschwunges, denn das lasse ich mir nicht einreden: mit hohen Tarifen läßt sich der Zuspruch des Publikums nicht ertrotzen und eine Droschke, die stundenlang am Halteplatz unbeweglich zu stehen gezwungen ist — hat entschieden ihren Beruf verfehlt.

V.

Allerlei Menschen- und Thierfahrten.

Pferdebahn, Droschke, Omnibus und Kremser sind abgethan: bin ich nun mit den Vierrädern der Hauptstadt zu Ende? Ich brauche gar nicht nach der Straße hinab zu gehen, um zu erfahren, was ich vergessen habe. Es dröhnt und rasselt mir in die Stube hinauf und wenn auch mein Ohr noch nicht so weit geschult ist, um an dem Geklapper der Räder zu unterscheiden, was vorüberfährt, das empfindet es doch heraus: zu der Kategorie der Abgethanenen gehört das Gefährt nicht. Es ist ein Last- und wie mich ein Blick vor die Hausthür lehrt — ein Möbelwagen, sogar zwei: denn die Möbelwagen treten immer wie die Handschuhe zu zweit, oder wie die Kleeblattblätter zu dritt in die Erscheinung.

Das ist die alte Geschichte — der Wohnungswechsel wie er vor anderthalb tausend Jahren zum ersten Male im großen Maßstabe durch ganz Europa in der Völkerwanderung stattgefunden hat. Da steht auf solchen zwei Wagen — ein armseliges Häufchen von Holz, Metall, Gewebe, Roßhaar und Glas — strickumwunden in systemlosem Durcheinander, eine transportable Welt — Alles, selbst der Flügel, dessen dreikeulige Beine ihm aus dem Leibe gerissen und nebst dem verstummten Pedal an seiner Seite lehnen. Alles bis auf die Goethe-Büste mit der beschädigten Nase, der Kanarienvogel und — Alles, was Jahre lang einer Familie Welt und Leben bedeutet hat. Die Ahnenbilder mit altmodischem Rockschnitt und verschnörkelter Frisur, pietätlos den Blicken neugieriger Gassenjungen preisgegeben, und aufeinandergebundene rothe Matratzen lehnen hinter einem Trumeau, in dem sich eine Oeldrucklandschaft mit Mondschein melancholisch spiegelt.

Im Ganzen ist der Umzug in Berlin in zuverlässigen Händen. Die Packer und Träger fungiren mit Treffsicherkeit. Die robusten Männer

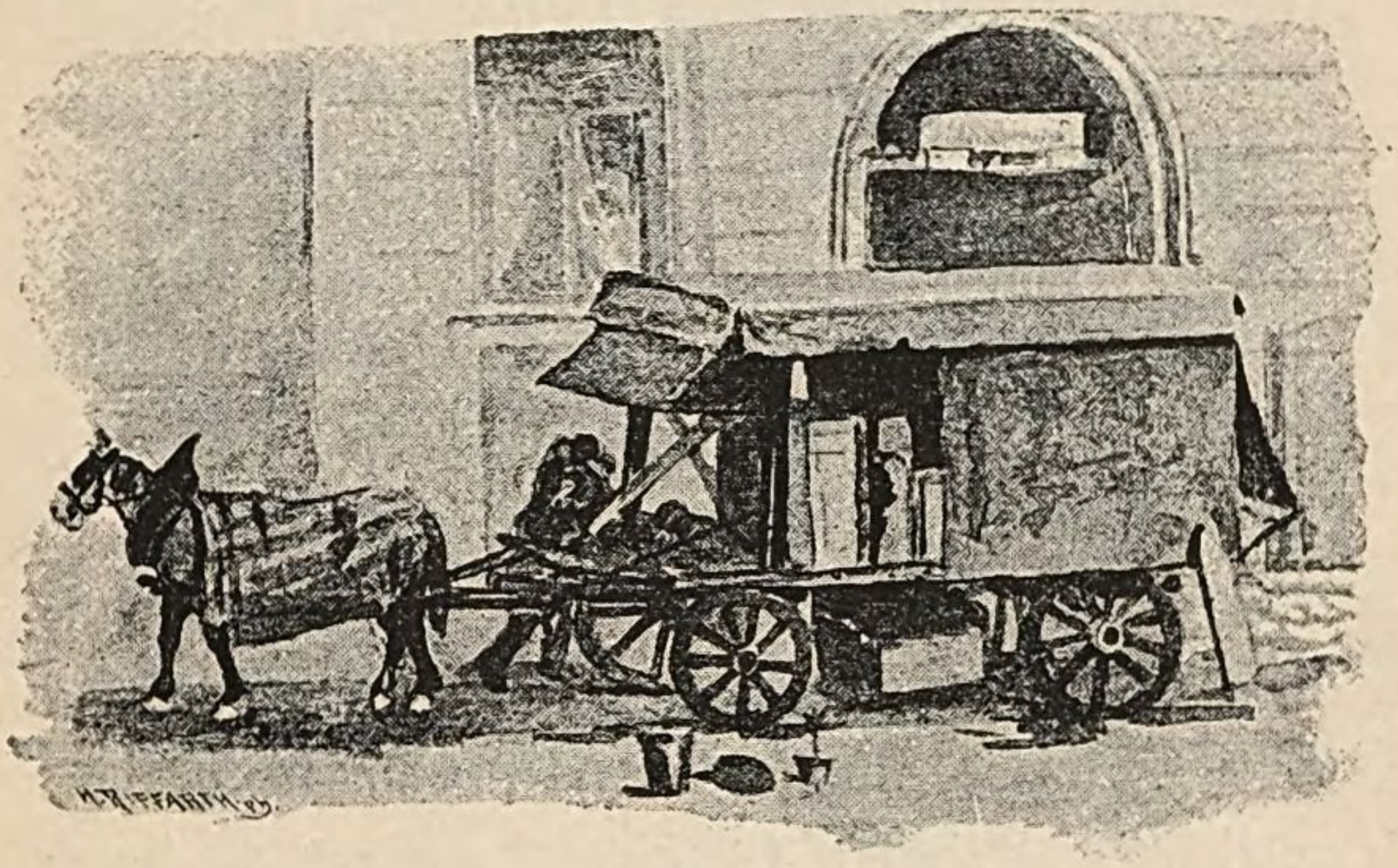
mit den schwitzenden rothen Gesichtern, den über der Brust offenen Wollhemden und aufgestreiften Aermeln werden unter geschickter Handhabung ihrer Stricke der unförmlichen Möbel Herr und winden sich wie die Aale über Schneckentreppen auf und ab. Dabei herrscht unter ihnen eine absolute Ehrlichkeit. Von den dem Transporteur übergebenen Dingen kommt nicht ein Stecknadelknopf abhanden, man findet sogar all das Gerümpel in den neuen Räumen wieder, von dem man gewünscht hätte, daß es unterwegs verloren gegangen wäre. Ich habe sogar bei einem Umzuge etwas hinzubekommen. Unter meinen Kunstwerken von unschätzbarem Gyps besaß ich einst eine Venus von Milo, welche mit ziehen mußte. Als ich in das neue Logis ankam, hatte sie beide Arme. Die Arbeiter, welche sich vermuthlich einredeten, die fehlenden durch Anstoßen unterwegs abgebrochen zu haben, hatten sich solche irgend woher verschafft und ohne ein Wörtchen zu sagen, angeschraubt.

Eine Spezialität der aus hölzernen Rahmen bestehenden Möbelwagen sind die geschlossenen

Transportkasten, welche als Waggons auf die Räder der Eisenbahnwagen auf- und bei Ankunft im Bestimmungsorte abgeschoben werden können. Hier wird nicht gerüttelt und geschüttelt und der Beamte, welcher sich zu seiner Freude von Düsseldorf nach Gumbinnen versetzt sieht, findet seinen Stiefelknecht hundert Meilen nordwärts in derselben Lage wieder, wie er ihn daheim unter das Bett geschoben hat. Die Amerikaner sind uns übrigens in diesen Translocirungen des Heimwesens noch über. Dort werden ganze Häuser weite Strecken hin auf Walzen fortbewegt. Die Einwohner gucken gemächlich zum Fenster hinaus und rauchen ihre Cigarre, während sie mit Dach und Fach, mit Keller und Schornstein an die Straßenfront geschoben werden.

Aber sehen auch wir nicht oft genug fahrende Künstlerhäuser durch die Straßen der Reichshauptstadt rollen? Sie sind in der Regel grün gestrichene Holzarchen von zierlichem Ansehen, die Fenster durch weiße oder rothseidene Gardinchen geschlossen. Drinnen haust die Familie des Unternehmers: der Jongleur und die Luft-

springerin, Urahne, Ahne, Mutter und Kind. Da wird gekocht und geschneidert, gescheuert und geflickt, hier werden Thiere abgerichtet und Gelenkübungen ausgeführt. Die Fettkinder



mästen sich und die von Nord und Süd herbeigeeilten „schönen Schwedinnen“ und „schönen Spanierinnen“ unterhalten sich im reinsten Berliner Jargon. Diese „tragischen Musen“ welche im Tragen von „Centnerlasten“ ihre zarten Arme und Schultern üben — ihre Antipoden „die Skelettmenschen“, diese warnen-

den Beispiele dafür, wie weit man es mit einer Schweningerschen Kur zu bringen vermag, „Riese und Zwerge“, Zambo, der Loandaneger“ und „Afandi, das Buschweib“, deren wolliges Haar und braune leuchtende Augen verdächtig an das Großherzogthum Posen gemahnen, „die künstlichen Albinos“ mit den Werglocken und gepuderten Gesichtern, die beharrlich zwinkern müssen, um ihre Lichtscheu zu bekunden: sie bilden das „fahrende Volk“, das nach der Hasenhaide und Weißensee wandert, um dort seine Zelte aufzuschlagen.

Diesen langen niedrigen rollenden Kunststätten möchte ich jene anschließen, welche der Originalarche Noah's auch in ihrem Inhalt gleichen. Allerlei Gethier bewegt sich durch ihre Räume. In den großen Städten haben die zoologischen Gärten mit ihrer frei sich tummelnden Fauna der guten Zeit der Menagerie ein Ende gemacht; aber in der Provinz erregt eine Hyäne mit dem struppigen Rücken und dem boshaften Ausdruck um die schwarze feuchte Schnauze noch dasselbe Gruseln, weckt ein ausrangirter Pelikan mit dem unförmigen schwer

zu dirigirenden gelben Schnabel, noch die gleiche exotische Sehnsucht, wie zu unserer Kinderzeit. Sicherer freilich wird bei dem verwöhnten Berliner Publikum eine Rarität sich in solch ärmlicher Bude Gehör schaffen: die Sirene, der singende Delphin, ein Zwergpferdchen von zwei Fuß Höhe, das fabelhafte Einhorn. Ich glaube, daß die Vorzeigung der Seeschlange eine bedeutende Anziehungskraft erweisen würde. Die Menschen können bei tausend herrlichen Offenbarungen der Natur achtlos vorübergehen, um bei Einer Mißbildung Posto zu fassen: das ist schon bei den alten Römern so gewesen. In jeder dieser Archen leben aber vor allem einige Affen. „Die Kinder, sie sehen sie gerne.“ Eine zoologische Bude, vor der nicht neben der Kassirerin und dem traditionellen Ausrufer mit der heiseren Stimme einige kleine Affen ihre Sprünge machen, zählt nicht mit. In ihrer ungenirten Weise fangen sie sofort ein vertrauliches Verhältniß mit der zum Füttern und Necken stets aufgelegten Jugend an und wirken durch deren Vermittelung auf die Herzen und Portemonnaies der Erwachsenen.

Aber auch anderes lebendes Gethier fährt durch die Berliner Straßen: das Schlachtvieh, das in bedauernswerther Situation mit den großen Köpfen an die Erde gefesselt oder über die Seitenbretter hinaus nach der Straße glotzend in die Umgegend fährt. Selbst das preisgekrönte Vieh findet keine bessere Behandlung. Riesenhafte Mastochsen, Schweine, die vor Stolz über die ihnen gewordene Auszeichnung kaum die Augen öffnen können, fahren — o Ironie! — mit Blumen umwunden, mit Dekorationen geschmückt ihrem Opfertode entgegen. Noch ungemüthlicher befindet sich das Geflügel. Leib an Leib gedrängt sieht man sie zu vielen Hunderten mit Verachtung aller hygienischen Regeln in ihren über einander gethürmten Holzkäfigen nach Luft schnappen und eine Skala thierischer Angstrufe giebt von ihrer Lage entsetzliche Kunde. Das ist auch ein Kapitel für die Antivivisektionisten!

Einem ungewissen Schicksal — Rettung vom drohenden Tode möglich, wenn auch nicht wahrscheinlich — gehen die vierbeinigen Insassen eines niedrigen Gitterwagens entgegen:

die Hunde in der Karre des Abdeckers. Sie haben, wie sie da in unbehaglicher Stimmung auf und nieder wandern und herzerweichende Blicke nach der Straße senden, wenigstens die Genugthuung, die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gerichtet und sich von einem Ehrengefolge von Gassenbuben gefolgt zu sehen. Ich finde die ganze Weise des Hundefangs in den Straßen eben so überflüssig, als geschmacklos und grausam. Das Publikum in den Straßen nimmt allezeit Partei für den maulkorblosen Hund, bietet ihm Unterschlupf und glaubt etwas Großes vollbracht zu haben, wenn es die Ausführung des Gesetzes glücklich gehindert hat. Zum Glück hat der Thierschutzverein sich ins Mittel gelegt und die verehrten p. p. Hunde werden etwas mehr gentlemanlike behandelt. Gemüthlicher haben es ja die Fische auf dem Transport. Ob sie sich in ihren offenen wassergefüllten Tonnen freilich so wohlig fühlen, wie „auf dem Grund“, läßt sich kaum annehmen. Ich denke, die feisten Karpfen, die schneidigen Hechte haben hier bereits eine Ahnung davon, daß sie sich in Gefangenschaft,

mit tödtlichem Ausgange, befinden. Nach einem kurzen Traum einer scheinbaren Freiheit in dem plätschernden Wasser des Marmorbassins faßt sie die eiserne Hand ihrer Schicksalsgöttin und nach einer Erstickungstortur im Netze der Hausfrau folgen sie ihr zur Küche, um unter wuchtigen Beilschlägen zu enden. Könnten wir einen Aal oder einen Krebs von diesem Augenblick erzählen hören — es dürfte bedenkliche Folgen für den so werthvollen und ungeheurer Ausdehnung fähigen Fischgenuß haben. Aber die Fische haben kaltes Blut und da sie überdies seit den Tagen von Tausendundeiner Nacht das Sprechen verlernt haben, so ist eine Indiskretion ihrerseits nicht zu befürchten.

Von dem Transport halbtodter Thiere ist nur ein Schritt zu dem ganz todter. Es sind zierliche Gefährte, welche das Fleisch des geschlachteten Viehes nach den Hallen und Läden herbeirollen. Die Fleischer gelten als ein ritterliches Gewerk und als reiche Herren. Wenn man ihre Gesellen in den gestreiften Hemden und weißen Schürzen das Schlächtermesser wie ein altdeutsches Schwert am Gurt,

die flachen Wagen mit dem Fleische selbst kutschirend einherrasseln sieht, muß man es fast glauben. Praktischer wäre es jedoch, wenn anstatt dieser offenen Särge transportable Eiswagen allgemein in Gebrauch kämen. Hierher gehören die Wagen, die das Wild an die Verkaufsstätten bringen; hunderte von Meilen im Umkreise müssen Himmel, Erde und Wasser ihre Opfer schicken, um sich Seiner Majestät dem Magen der Reichshauptstadt wohlgefällig zu zeigen. Hierher gehören auch die Karawanen der Fettgänse in den Wintermonaten. In hölzernen Planenwagen liegen sie hochgeschichtet, hängen und schweben sie herab. In einer so fabelhaften Anzahl treten sie aus Pommern den Zug nach dem Westen an, daß sie, wenn sie lebten, mit vereinten Kräften unser Kapitol zu retten im Stande wären, wenn einmal die Gallier einen Sturm auf das rothe Haus wagen sollten. Die Gans, welche durch ihren Opfertod Hunderttausenden den sprichwörtlich höchsten Genuß der Berliner ermöglicht, kann zwar auf einen Platz in der Literaturgeschichte keinen Anspruch mehr machen,

seitdem die schneidige Stahlfeder den weichen Gänsekiel verdrängt hat. Sie singt auch nicht wie der Schwan, aber ihrer Brust entquellen die pommerschen Gänsebrüste, die sich durch Wohlgeschmack und Billigkeit zu einem der populärsten Leckerbissen herausgebildet haben. Hierher gehören die langen Rollwagen, welche die salzlakigen Heringstonnen, die Kisten mit Anchovis, Sardellen und Silt, die blinkenden buntbedruckten Konserven bringen, den Lachs, der noch vor Kurzem im Hudson schwamm, die Zunge des Rindes, das vor Monaten in den Prairien von Texas weidete — auf die Zunge des unersättlichen Berliners führen; die Fässer Kaviar, der trotz der verbesserten Komunikationsmittel heute noch wie zu Hamlets Zeiten „Kaviar fürs Volk" geblieben ist.

Ein Transport, den ich als Steuerbeamten unterzuordnen in großer Verlegenheit wäre, zieht eben auf einem langen Bretterwagen über die Straße. Rößlein sind es, in deren schwarzen Augen feuriger Muth flammt, mit weit geöffneten und kühn erhobenen Vorderbeinen. Rößlein voller Leben, die Sattel und Steigbügel tragen und kleine Kutschen ziehen und

doch weder Athem noch Herzschlag haben. Ich weiß nicht, ob diese Rößlein auf eine Spielwiese von Schöneberg oder nach einer grünen Oase des Grunewalds hinausgefahren werden: aber das weiß ich, daß, wo immer sie ihren Huf niedersetzen, klingendes Spiel und Kinderjubel sich um sie schaaren werden. Es ist ein hölzernes Karoussel — der untrügliche Bote des wiedererwachenden Sommers.

Hierher rangirt endlich ein zierlicher Wagen, der künftiges Thierleben in Form weißer Eier den Konsumenten zuführt. Mit dem anheimelnden Gemälde eines belebten Hühnerhofes trägt er die einladende Inschrift „direkt vom Nest“ und ich dachte nicht anders, als daß die Eierproduktion innerhalb der vier Wände des Kastens beständig vor sich gehe. Der nächste Schritt in der Kultur wird vermuthlich die Aufstellnng einer automatischen Bruthenne sein. Steckt man dieser ein Zehnpfennigstück in den Schnabel, so wird sie gluckfen und legt „Jedem ein Ei, dem frommen Schweppermann aber zwei.“

VI.

Vegetabilisches.

Nach Schilling's Naturgeschichte folgt auf „das Thierreich“ — „das Pflanzenreich“, und dieses spielt für die Vekturanz der Reichshaupt=stadt nicht die kleinste Rolle. Berlin ist ein wahrer Garten geworden oder besser noch ein blumengeschmückter großer Salon. Ich kenne keinen Ort, an welchem die Kinder Floras so geliebt, mit so auserlesenem Geschmack gruppirt, arrangirt und mit goldnem Korb, Atlasbändern, Täubchen, Käferchen und Schmetterlingen zu farbenfrohen, duftströmenden Dichtungen umge=staltet werden, als Berlin. Es ist möglich, daß in Paris, New=York und London einzelne noch großartigere Schaustücke geschaffen werden: aber in der Billigkeit und Beliebtheit der

Sträuße, Körbe, Kissen, Spiegelrahmen, Hüte aus lebenden Blumen steht Berlin einzig da. Zu gewissen Zeiten trägt Jeder sein Maiblümchen im Knopfloch und jede Dame ihr Rosensträußchen am Busen und zur Geburtstagsgratulation wie zur Kondolenz hat die Blumenbinderin das erste Wort mitzusprechen.

In Folge dessen wogen durch die Straßen Jahr aus Jahr ein die Blumen, im Winter sorgfältig in Watte gehüllt die Bewohnerinnen der Treibhäuser, im Sommer die misera plebs der geringwerthigen Beetkulturen. Kleine Handelsleute richten fliegende Bazare auf flachen Wagen ein und unter den feuerrothen Blüthen der Pelargonien und des Hahnenkamms leuchten die rothangestrichenen Worte: Billig! billig! Eine Ausnahmestellung nimmt der Fliederwagen ein, der leider nur auf kurze Zeit mit seinem lilafarbigen wogenden Blumenmeer an warmen Frühlingsnachmittagen durch die Straßen zieht, um an den Ecken zur Freude von Alt und Jung Standquartier zu nehmen. Für zehn Pfennige stecken die Hände der durchaus nicht blumigen Verkäuferinnen einen Riesenstrauß zusammen,

und ich mache es mir zum besonderen Vergnügen, den kleinen Straßenmädchen gegenüber, die meine Einkäufe mit lüsternen Augen betrachten, durch Ueberreichung einiger blühenden Zweige den Galanten zu spielen.

Diesen Fliedertransporten im Frühjahr entspricht der Christbaumwagen im Schnee. Die großen Reisen der harzduftenden Tannenbäume enden gewöhnlich an der Ausladestelle des Bahnhofs. Von dort rollen sie, hoch über einandergeschichtet, nach all' den Plätzen und Plätzchen, auf welchen „die Sonne kein Weißes duldet", und von hier aus, von starken Armen getragen, ein wandernder Wald von Dunsinan, den Stätten ihres fröhlichen, aber kurzen Triumphes zu. Eine andere Art von Transport bilden die Taxushecken, die Lorber- und Orangenbäume, welche zu Dekorationszwecken aus den Treibhäusern abgeholt und nach dem Gebrauch wieder in ihre Dunkelheit zurückversenkt werden. Eine andere wieder die wandernden Bäume, die aus ihrem schattigen Walde herausgehoben, weitab von ihrer Heimat nach der Hauptstadt geführt werden, um hier einen Platz, auf dem

noch vor kurzem das Geräusch der Marktfrauen und des Fleischerbeils ertönte, in einen Schnellpark umzuwandeln. Hilflos wie Sklaven strecken sie ihre Aeste Licht suchend in die Höhe und ihre aufgestörten Wurzeln ringen nach Boden und Nahrung. Aber Geduld! in wenigen Monaten haben sich die Waldbäume in die neuen Verhältnisse gefunden, wie die Dienstmädchen vom Lande in die Berliner Sitten.

Eine traurigere Fahrt machen die gefällten Baumriesen. Ueberbleibsel von Waldung oder Garten, Pappeln, Eichen, Kastanien grünten sie ahnungslos munter fort mitten im Straßenterrain. Sie haben ihren Platz nicht verändert: aber um sie herum ist neues Leben und eine neue Ordnung aufgeblüht und man ließ sie, so lange es ging, gewähren. Nun aber braucht die Tramway ihren Platz zur Anlage einer Kurve oder ihre Wurzeln stoßen mit dem Bau des Kanals oder der Anlage eines unterirdischen Kabels zusammen. Da muß denn das Alte nachgeben und in einer Sitzung ist dem gemüthlichen Herrn ohne langen Prozeß das Todesurtheil gesprochen worden. In später

Nacht- oder früher Morgenstunde, wie bei einer Hinrichtung, in Wirklichkeit, damit der Baum, der im Leben nur Gutes gethan, nicht in seinem Falle Unheil in den menschengefüllten Straßen anrichte, nahen die Nachrichter mit Beilen und Stricken. Noch immer glaubt der Baum in seiner Harmlosigkeit nichts Arges, bis die Säge ihn zerreißt. Ins Herz getroffen sinkt der hundertjährige Wipfel, von Schlingen herab-gezerrt, in den Straßenstaub. Aber das traurige Bild hat auch eine Lichtseite und neues Leben blüht aus den Ruinen. Kunstgerecht zerlegt und behauen kommt der Baum vielleicht nach kurzer Zeit vor jenem stattlichen Neubau vor-gefahren, um als Balken oder Sparren ein Mansardendach zu tragen oder er verwandelt sich zum blinkenden Parquetboden und wird den Kleidersaum schöner Tänzerinnen wiederspiegeln. Vielleicht wird er auch zu einem jener gefälligen Rococomöbel, die jetzt so leicht und zierlich aus dem Atelier hervorgehen, das so lange unter den schweren geschnitzten Tischen und Stühlen, Schenktischen und Truhen geseufzt hat. Dem zierlichen Möbel schließt sich noch das luftigere

Korbflechtwerk an, dessen mannigfache Gestaltungen, vom Waschkorb zum Blumentisch, von der Zeitungsmappe zum Marktkörbchen hochgethürmt durch die Straßen ziehen. Wir danken die Anregung zu dieser hübschen, der Blumenbinderei und Handarbeit verschwisterten Kunstfertigkeit unseren Brüdern am Jantsekiang, bei denen Rohr und Bambus die Rolle spielen, wie etwa bei uns Holz und Eisen.

Auf tausend kleinen Wägelchen sendet Ceres allmorgentlich uns die kostbarsten Näschereien ins Haus. Waldmeister und Spargel, Gemüse und allerhand Grünkram, frische Kartoffeln und vor allem das duftige Obst. Ein großer Theil dieser Schätze nimmt freilich den Wasserweg oder ladet aus den Bahngeleisen direkt in die Markthallen ab. Aber es bleibt noch genug für die Fahrstraße, und wenn man zeitig aufsteht, im Sommermorgengrauen, kann man der ununterbrochenen Reihe von Fuhrwerken begegnen, die in Tinen und Körben ihre Kirschen und Birnen, ihre Johannisbeeren und Gravensteiner zu Markte führen.

Nicht viel später öffnen sich die Thüren

der Bäckerläden und das Wägelchen mit den mehlbestaubten Broden geht auf die Stadtreise. Der Motor dieses Vehikels ist in der Regel ein Bäckerjunge und sein Hund — so eine Art

Pegasus und Stier, wobei ich ausdrücklich betone, daß ich den Bäckerjungen dem Pegasus substituire. Mit der Größe des Betriebes und der Feinheit des Backwerks werden auch die Wagen größer und feiner. Große schwere Pferde ziehen die Landbrodwagen und der

Konditordiener steht, wie ein Römer auf der Quadriga, rings umgeben von hohen Körben, denen die Köstlichkeiten entsteigen. Ebenso rasseln die Wagen der berühmten Traiteurs durch die Straßen. Der Ganymed zwischen großen Kasten, zwischen Schildkrötensuppe und Wildschweinbraten, zwischen Ragoût á la financière und Salat à la Micado, zwischen Ambrosia und Nektar.

In dichterischer Uebertreibung läßt man wohl den Sekt in Strömen fließen, ich selbst habe leider weder Sekt, noch sonst einen Wein jemals in Strömen fließen, wohl aber auf Rädern rollen sehen. Man spricht im Allgemeinen von einem Rückgang im Weinkonsum. Wie einst Bakchos, befindet sich jetzt Gambrinus auf diesem Zug nach dem Westen, und vor seinen wuchtigen Krügen und Maßen verschwinden die Römer und Sektgläser. Aber trotz der Triumphe des Bieres erlebt der Wein doch keine Niederlage, sie dehnen eben Beide ihre Reiche aus, ohne sich untereinander das Terrain streitig zu machen: nur das einfache und das gebrannte Wasser müssen darunter

leiden. Trotz der schlechten Ernten wächst die Wohlhabenheit mit jedem Jahre, nehmen die Feste im Hause und in den Vereinssälen zu und für gewisse Feierlichkeiten gilt der Wein — immer noch als unerläßlich. Früher prahlten Einzelne mit ihrem großen Weinkeller, jetzt hält der Händler das Lager und übernimmt alle Arbeit und alles Risiko für seine Kunden. Wenn in jedem ersten Hause ein Arzt, in jedem zweiten ein Anwalt, so ist in jedem dritten eine Weinhandlung anzutreffen. Berlin ist darin ganz international geworden. Wir haben rheinische Weinstuben, Tokayer Salons, griechische Weintempel, spanische Bodega's und ungegypste Restaurants mit dem Traubensaft Südfrankreichs. Ihnen entsprechend rollen geschmackvolle Weinwagen durch die Stadt, gewissermaßen anf die Axe gelegte Flaschenkörbe, einzelne in der Form kolossaler Tonnen, wie Enkelinnen des Heidelberger Fasses. Sie wechseln mit den ungeheuren Bierwagen ab, deren Decke von den Batterien leerer Flaschen strotzen und deren Zahl zwar größer ist, als der des Sandes am Meere, aber immer noch

kleiner, als die Zahl der Münchener Bräue in Berlin.

Vom Wein zum Wasser ist nur ein Schritt und vom Schaumwein zum Selterwasser ein zweiter. Der Konsum an kohlensauren Wässern wächst von Jahr zu Jahr und die Herstellung hält mit dem Konsum gleichen Schritt. Nebst den flaschengefüllten kohlensauren Wagen rollt das Eis in doppelbodigen Wagen vom ersten sonnigen Tage an in den Straßen umher und wandert in die Eisschränke, Erquickung spendend und die Vorräthe der Hausfrau vor Verderben schützend. Der Eissport, der im Winter an der Rousseau-Insel getrieben wird, setzt sich im Sommer bei Ananas-, Nuß- und Himbeereis fort und wenn unsere Urenkel einmal aus Irrthum die Diluvial-Eiszeit in das Ende des neunzehnten Jahrhunderts verlegen sollten, so ist die Verwechselung wenigstens begreiflich. Wir sehen übrigens auch zierliche Wägelchen, in denen Liqueure umhergefahren werden, und keine politische Konstellation hindert uns, russischen Alasch neben französischen Chartreuse, ungarischen Slibowitz neben holländischen Ginever zum Dessert zu nehmen.

Ein Trank aber beschäftigt ein ganzes Heer von Fuhrwerken und nimmt eine Ausnahmestellung in der Ernährung der Großstadt ein: die Milch. „Das Milchmädchen von Schöneberg", diese Ahne einer Reihe von Mädchen aus dem Volke, stirbt nicht aus. Der niedrige lange Wagen mit Blechkannen, vorn die Lederplane, unter welcher die Mutter und das Kind abwechselnd kutschierend sitzen! Das Töchterchen mit dem festen Schritt, das gebräunte Gesicht mit den lustigen Augen unter der großen Kiepe, bleibt in einem ununterbrochenem Auf- und Abspringen, Ein- und Ausfüllen: sie findet ihren Weg wie ein Hausgenosse in die Höfe, durch Hintertreppen und Korridore in die Küchen und setzt dort die weißglänzende Milch in weißglänzende Nickel um. Neben diesen Wäglein rollen die Wagen der großen Dominien, elegant und in weißen verschlossenen Krügen die amtlich untersuchte Labe den Abonnenten zutragend. Eigenartig und trotz alledem populär, populärer fast als die Kirchenglocken, die man im Straßengeräusch so selten zu hören bekommt, tönt die Klingel Bolle's allmorgentlich um die gleiche

BAYERISCHE STAATS- BIBLIOTHEK MUENCHEN

Stunde durch die Straßen, tausend Füße und Füßchen in Bewegung setzend. Ein schmuckes Pferdchen — es sollte stilvoller Weise ein Schimmel und der Kutscher ein Albino sein, zieht den weißen Kasten, dem Milch in allen Aggregaten, flüssig als Sahne und saure Milch, fest als Butter und duftförmig als Käse entsteigt. Der Kasten gleicht dem hölzernen Tisch in „Auerbach's Keller", nur daß er nicht auch Wein geben kann wie dieser.

Ich wundere mich, daß das Straßenbild „Mädchen am Bollewagen" noch keinen Menzel gefunden hat. Wie die Rehe im Wildpark auf den Ruf zur Krippe eilen, so schieben sich aus allen Hausthüren erst weiße, braune, schachbrett gemusterte Töpfe und Teller, denen weiße, blaue, geblümte Schürzen und dahinter die Gestalten der Dienstmädchen folgen. Ein holder Kranz windet sich bald um den Born. Da eine recken-hafte Pommerin, eine Rubens'sche Amphitrite, dort eine schwarzgekleidete Bürgerfrau im wirren Blondkopf mit dem aschfarbenen Teint der Berlinerinnen, einen lustigen Jungen auf dem Arm. Sie machen Queue, wie die Kurgäste

an der Karlsbader Sprudelquelle, jede ihren Becher in Händen, die der Bollero mit dem Ernst eines Todtenrichters bis zum Rande füllt. Mancher, jünger und heirathslustiger, mustert wohl wie Eleazar die Jungfrauen des Landes, während er ihnen etwas Herzblut mit in die schimmernde Sahne verzapft und sein Knappe neue Mädchen herbeiklingelt: Don Juan und Leporello. Welchen Einblick in das Intimste mag er aus den hingeworfenen Bemerkungen seiner Klientinnen gewinnen, die hier zur Erleichterung ihrer Herzen manches Anekdötchen aus dem Leben ihrer Herrschaften zum Besten geben. Hier sollte ein Dichter Stoff für soziale Romane sammeln und Zola in Berlin schriebe anstatt seines Pot bouille einen Pot Bolle.

VII.

Das Steinreich und Allerlei.

Nach Thier- und Pflanzenreich — die Steine und hier in erster Linie das, was wir in Schlesien mit Ziegeln bezeichnen, die Bausteine aus gebranntem Lehm. Auf Rädern kommt auch Alles, was zum Bau gehört und das ist sehr viel; hier die Tonnen Cement, dort die Eisenschienen, welche die alten kunstvollen Wölbungen ablösten, die Sandsteinblöcke, die Gesimsstücke, die Gypsornamente, Wellblech und Zinkplatten, Röhre zum Wasser, zur Heizung, zur Luft, Oefen und Wannen, Fenster und Thüren, Balken und Bretter, Stufen und Traillen. Kaiser Augustus rühmte sich, ein hölzernes Rom vorgefunden, ein steinernes zurückgelassen zu haben; ähnlichen Wechsels

des Materials, ähnlicher Verschönerung Berlins durfte sich Wilhelm I. rühmen. Man hat eine stehende Phrase, daß die Menschen früher solider waren, als heute. Bezüglich der Menschen läßt sich die Frage nicht leicht entscheiden — sie leben nicht mehr. Aber die Häuser leben und bezüglich dieser — wenigstens aus den letzten hundert Jahren herrührenden — kann man ja ein Urtheil sich bilden: die Häuser waren es nicht. Die früher übliche Mauerstärke macht es ja nicht allein aus. Das Material — Holz, Ziegel, Cement, Coaksasche, Eisen, Stahl — früher zum Theil unbekannt, ist durchaus besser — die Arbeit durchaus präciser geworden. Ein Blick in die Eingeweide jener alten Häuser, deren Inneres — o welche Schande, wenn das Haus eine Seele hätte, — vor den zudringlichen Blicken jedes Vorübergehenden bei jedem Abbruch rücksichtslos preisgegeben wird, giebt uns diese beruhigende Versicherung. Unsere Staats- und Stadtbauten neuester Aera, einzelne Paläste und Villen, vor allem jene Tempel, in deren Cella die aus Hopfen und Gerste gearbeitete

überlebensgroße Büste des zum Gotte Gambrinus erhobenen flandrischen König Johannes primus thront — kommen den römischen Bauwerken an Großartigkeit schon nahe. Und dieser Glanz ist doppelt anzuerkennen: denn anderen Metropolen wuchs und wächst das kostbarste Baumaterial gewissermaßen vor den Thoren, während wir es hunderte von Meilen oft per Axe und Segler uns herbeizuholen genöthigt sind. Wenn erst der Tag käme, daß wir, wie unsere Soolbadquelle im Admiralsgarten, so auch unser Granitlager in den Abhängen des Kreuzberges fänden oder aus den Pichelsbergen carrarischen Marmor brächen, dann wäre Berlin der Weltstadt wieder ein Stück näher.

Einstweilen muß es aus fernen Brüchen die blaugrauen granitnen Würfel zum Bau seines Pflasters beziehen, das darum immer noch ein theures Pflaster ist, und aus der Schweiz und Hannover die schwarzen Asphaltbrote holen, um auf Stein und Sand, mit Stampfen und Walzen den grauschwarzen Straßenteppich aufzurollen, auf welchem die Pferde so gern ausgleiten.

Wenn sich Frau Berolina, wie ein Marienbader Kurgast alle Jahre einmal nach der Saison — ich meine Bausaison — wiegen lassen wollte: der stolzen Schönen würde ein Schauer durch die steinernen Glieder fahren über die Millionen Centner Zunahme, die das Zünglein der Wage zu konstatiren hätte. Die Abnahme ist dagegen von kleiner Bedeutung. Der Schutt, der aus den Wänden gebrochen wird, die all die Geheimnisse im Schooße ausgestorbener Familien anhören durften — denn Wände haben bekanntlich Ohren — gehört in mein Kapitel. Er wandert nach den Abladestätten außerhalb der Stadt oder er beginnt ein neues Schlafleben als Polsterung unseres Straßenpflasters oder — was allerdings wohl das Bedenklichste ist — er bildet die Füllung zwischen Deckenverschalung und Bodendielung und trägt die Keime alter Krankheiten in ein neues Haus. Die Asche der Oefen, zerschlissenes Zeug, abgetragene Handschuhe, verbogene Nägel, Knochen und Federn, allerlei Bruchstücke, die Ernte des Staubbesens, vor Allem — der Papierkorb „und manche schöne Perle in seinem

Grunde ruht“ betritt unter dem großen Gattungsbegriff „Müll“ den riesigen Henkelkasten im Hofe, dessen Inhalt von Zeit zu Zeit von den

großen staubdampfenden Wagen abgeholt wird.

Des Nachts aber verlassen die Staubwagen ihre Depots und rollen in imponirender Schlachtreihe, den Staub weithin vor sich her-

wirbelnd über das breite Asphaltpflaster. Den Sichelwagen der assyrischen Könige vergleichbar, gefolgt von einer Colonne besenschwingender Männer ziehen sie langsam heran, ein Schrecken der Heimwandernden, die sich ängstlich in die Nebenstraßen flüchten, wie die Karawane vor dem nahenden Scirocco.

Noch ein vierter Wagen — oder richtiger ein vierter Wagenpark tritt zu gewissen Zeiten auf den Schauplatz, um die große Stadt zu erleichtern. Wenn am milchgrauen Himmel Milliarden Flocken in zierlichem Pas kommandolos der Erde zutänzeln, sich umschlingen und verwachsend zu krystallenen Ballen klumpen — wenn die Straßen mit weitem, weichem Hermelinmantel sich zudecken, da knarrt die Kolonne der Schneewagen über die festgetretene graufeuchte Masse und tausend fleißige Hände regen sich, die Malakows von Schnee, welche jeder Portier sammt Familie vor seinem Hause aufgethürmt, mit Hacke und Schaufel zu attakieren und Platz zu schaffen — für den nächsten Schneefall. Die Leute haben es sehr eilig: denn sie müssen der Sonne zuvorkommen, die ohne Schaufel

und Muskelkraft mit einem einzigen vorwurfsvollen warmen Blicke alle diese Machenschaften eines feindlichen Princips zum Schmelzen bringt. Immerhin in beschäftigungslosen kurzen Tagen ein lohnender Erwerb für tausend Feiernde, die jeden Schneefall freudig begrüßen, wie Danae den goldenen Regen.

Die vollgeschneiten Straßen gleichen dem Hermelin — und zwar genau, denn auch die schwarzen Spitzchen fehlen nicht im weißen Felde. In der kalten Jahreszeit — es gehört keine große Phantasie dazu, sie sich zuweilen mitten im Sommer vorzustellen — zeigen sie sich schwarz und weiß, im Bilde der preußischen Farben. Neben dem Schnee rollt die Kohle dahin, neben dem lichten Boten des Himmels, dem Kinde der unmittelbarsten Gegenwart — der dunkle Abkömmling der Erde, die zusammengeschrumpfte Mumie eines hunderttausendjährigen Waldwebens. Steinkohle, Braunkohle, Torf und Briquet — einst durch Aeonen geschieden, ruhen friedlich auf dem nämlichen Wagen: erstere in schwarzen und braunen Kloben, der Torf in Säcken. Die Preßkohle,

das Erzeugniß einer modernsten Industrie, in handlicher Kuchenform, zu hunderten in einen leicht tragbaren Kasten gesteckt, mit Firmenstempel, übersichtlich gepackt, schneidig, so sauber, das die Dame des Hauses mit ihr heizen kann, ohne sich das Händchen zu beschmutzen, sorgt für den Rococoofen im Salon.

Während die Transporte langsamen Schrittes vorüberfahren, welche das Feuer — freilich, da „wo es der Mensch bezähmt, bewacht" — aufflammen zu lassen bestimmt sind, fällt mir das rhythmische aufregende Geläut jener Wagen ins Ohr, deren vollgenährte langmähnige Pferdchen rasselnd im Galopp einhersausen „wenn es der Fesseln sich entrafft." Das Schiller'sche Lied von der Glocke hätte sich sicher noch um diese Variante erweitert, wenn sein unsterblicher Autor hundert Jahre später in Berlin gelebt haben würde. Freilich aber hätte auch die Erzählung der Feuersbrunst wesentliche Abwandlungen gefunden. Abgesehen davon, daß heute der abgebrannte Hausvater, nachdem er sich von der Rettung all' seiner Lieben überzeugt, schnell getröstet bei der Agentur der Feuerversicherung die Ent-

schädigungssumme in Empfang zu nehmen pflegt, um aus Asche und Schutt einen viel schöneren Neubau erstehen zu lassen, ist auch das großartige Bild nächtlichen Grausens dem jungen Berliner vollkommen unverständlich geworden. Wir Aelteren haben aus unserer Jugend noch ähnliche unvergeßliche Eindrücke herübergenommen — zumal die wir aus den Provinzialstädten mit den eben so malerischen, wie feuergefährlichen winkligen Straßen, mit den eben so stolzen, als der neuen Bauordnung widersprechenden vielstöckigen Giebeln und Gewirr von Schindeldächern stammen. Das Anschlagen der Kirchenglocken — jedes Thor hatte seinen besonderen Rhythmus — das Blasen des Feuerkalbs, einem Vorgänger des Nebelhorns vom Rathhausthurme, das unaufhörliche Ertönen des Nachtwächterhornes, sowie das unheimliche Signal des die Straßen auf und niederlaufenden Hornisten, ein lang hin gezogenes schmetterndes h-fis zur Erweckung der in ihren Betten schlummernden unfreiwillig freiwilligen städtischen Feuerwehr, der Trommelschlag des absperrenden Militärs, das nächtliche

Hallen hastender Schritte durch die sonst so einsamen spärlich erleuchteten Straßen — das Fragen und Antworten von Stimmen, deren Eigner sich nicht kannten und kaum sahen — das Aufreißen der Fenster in allen Stockwerken und das Hinausstecken von Köpfen unter Hauben und Nachtmützen — das Auf- und Zuschließen der sonst so selten geöffneten Hausthüren — der rothe Schein mit fliegenden Funken in dem kleinen von hohen Häusern frei gelassenen Himmelsausschnitte und endlich das Fackelleuchten und Vorbeirasseln der schweren Spritze: so etwas vergißt man nicht. Bei jedem Feuerlärm — blind war er selten — kam die ganze Stadt in Aufregung; Alles flog aus den Betten, Alles packte, brachte in Sicherheit — man konnte nie wissen, wo das Feuer Halt machen würde. Es gab kein stehendes Heer — es gab nur ein allgemeines Aufgebot. In jedem Hausflur hingen Feuereimer und Taue; eine Marke band sich der Betreffende um den Arm, die seine Feuernummer trug und die ganze Familie wachte — so weit sie nicht zur Brandstätte miteilte — vor Kälte und Auf-

regung zitternd am offenen Fenster im leichten Nachtgewand, so lange die Glocken läuteten und die Feuerhörner brüllten, bis der Nachtwächter wieder friedlich im beruhigenden Tone seine Nachtstunden auszututen begann.

Welcher Unterschied! In Berlin täglich ein halbes Dutzend Brände — theilweise freilich so klein, daß es früher eine städtische Spritze unter ihrer Würde gefunden hätte, herbeizukommen. Von den meisten liest man erst im nächsten Morgenblatt oder nimmt überhaupt keine Notiz. Nur die Bewohner der anliegenden Straßen bemerken ihn, wenn die schneidige Feuerwehr, mit klingendem Spiel fackelschwingend ihnen auf nächtlichem Gange begegnet. Einzelne Flaneurs folgen langsam, die Gassenjugend ergreift, namentlich, wenn es sich das Feuer auf schulfreie Stunden einrichtet, gern die Gelegenheit, etwas mit anzusehen. Die Taktik, das Ab- und Aufspringen, die blitzschnell ausgeführten Kommandos, das muthige Eindringen in die gefährdete Veste, das Hinaufklimmen und Herablassen, die Führung des Strahls, das Anlegen der Leitern — das erinnert fast an eine antike

Belagerung. Ihr zuzusehen ist mehr wie anregender Sport für die gaffende Menge.

Die militärischen Instinkte werden von dem Kampfe und Siege befriedigt: von der alten Beklommenheit und Angst, von dem Mitgefühl ist wenig geblieben. Man weiß ja, daß Alles versichert ist und mit den reichen Assekuranzen braucht man kein Mitleid zu haben — das ist die allgemeine nicht ganz stichhaltige Anschauung. Die Bewohner des brennenden Hauses sehen oft mit aller Gemüthlichkeit zum Fenster hinaus und beobachten, wie über ihren Häuptern der Dampfpumpenstrahl die Flamme, die sich in das Dachgesparre verkrochen, aufsucht, um sie in ihrem eigenen Rauche zu erdrosseln.

Dem Löschen dient aber noch ein anderer Wagen. Friedlich zieht er dahin — eine große, runde, feuerrothe Tonne, von einem schläfrigen Kutscher im blauen Kittel geleitet, von einem kleinen Pferde langsam gezogen. Wie der Schwan Furchen hinter sich durch das Wasser zieht, so zieht der friedliche Sprengwagen — es giebt auch unfriedliche, die mit Bomben und

Granaten, Dynamit und Melinit einherfahrenden — hinter sich her eine wohlthätige Spur. Der Staub, der sich in Verkennung seiner erdgeborenen Natur, von der Sonne verlockt, wie Ikarus zum Fluge in die Luft und in die Höhe unserer Lungen versteigt, sinkt, ins Herz getroffen von dem wandernden Wasserstrahl wieder mit triefenden Flügeln zur Erde herab und wird bis zum nächsten Tage keinen zweiten Aufflug mehr wagen.

Und da wir uns nun einmal hinausbegeben haben in die Alleen des Thiergartens, so können wir nicht ausweichen der Gelegenheit, eines auf Rädern einherschreitenden Ungethüms zu gedenken, dem doch Alle ehrfurchtsvoll ausweichen, welche sein unerwartetes Erscheinen, welche sein Fauchen warnend erschreckt. Es hat seinen runden schwarzen Magen mit Steinen gefüllt, wie Chronos, nachdem er sich von Zeit zu Zeit hatte dupiren lassen. Seine Räder sind massiv und niedrig. Charaktervoll, nicht nach rechts noch links ausschauend, geht es gradeaus, wie der Thurm im Schachspiel. Im wahren Sinne mit steinerweichendem Geknirsch rollt es lang-

sam eine Strecke dahin, wo für Seine Hoheit ein Teppich zerklopfter Granitblöcke unter die Füße gebreitet worden ist. Wir leben in einer pietätlosen Zeit: aber ihm bringen die negirendsten Geister Achtung entgegen. Denn auf einer Tafel prangen weithin lesbar für Jedermann, wie die Aufforderung am Hute des Landvogts Geßler, die eindringlichen nicht mißzuverstehenden Worte: Achtung, Dampfwalze!

VIII.

Eigene Equipage.

Eigene Equipage — welch' glänzendes Traumbild! Wie flattert es vor den halbgeschlossenen Aeuglein einer Mädchenknospe, die sich in die schwellenden Atlaskissen zurückgelehnt, über das Gedränge der Straße dahingleiten oder im schwarzen knappen Kleide mit dem Riesenbusch gelber Rosen am Busen und auf dem weithin schattenden Rembrandhut, den Kutscher in netter Livree mit gekreuzten Armen hinter sich, angelächelt und gegrüßt von den vorbeisausenden Offizieren ihre dampfenden Rappen zum Rennen führen sieht. Eigene Equipage — Ideal des jungen Mediziners, das wie eine Fata morgana am heißen Tage des mündlichen Examens zwischen den unauf-

hörlichen Fragen der Professoren tröstlich winkend auf und nieder steigt.

In der That ist für die Mehrzahl der Menschen eine eigene Equipage der Prüfstein, das Pünktchen über dem J von Reichthum und Vornehmheit. Seinen Stammbaum kann niemand auf der Straße mit sich herumtragen, was der Mensch in seinem Geldschrank oder auf der Bank liegen hat, kann ihm niemand so leicht nachzählen. Aber der elegante Landauer, der vertrauenerweckende Kutscher mit den großen weißen Handschuhen, die ungeduldig das Pflaster stampfenden Pferde mit dem blitzenden Geschirr: diesem Schauspiel kann sich niemand verschließen. In der Vergangenheit traten Reichthum und Adel greifbarer, sichtlicher und herausfordernder unter das Volk. Da waren es die prachtvollen, durch Gesetze nach Stoff und Schnitt ihm vorbehaltenen Kleider, da waren es öffentliche Speisungen der Armen, blendende Feste und Aufzüge: heute trägt der Millionär den nämlichen Rock, wie sein Kommis, seinen Wohlthätigkeitssinn kann man nur in den Sammellisten erkennen, welche die Zeitungen bringen

und nur ein kleiner Kreis von Freunden findet Gelegenheit, sich an der Schönheit seiner Wohnung und dem Aufwand seiner Diners zu erfreuen. Nur die Equipage hebt ihn auch für das große Publikum auf ein stolzeres Piedestal, nur die eigene Equipage erregt Neugier, Neid und Ehrfurcht.

In dem gemüthlichen Wien, wo der Mensch erst beim Fiácker anfängt und wo im Verkehr mit dem Fuhrwerk die Fünfguldenscheine nur so fliegen, wie bei uns die Markstücke, ersetzt das System der „Unnummerirten" vielfach die eigene Equipage. Nur ein geübtes Auge vermag zu unterscheiden, ob das „fesche Zeugel" dem jungen Arzte zu eigen ist oder nur angemiethet wurde. Es ist ja auch schließlich ganz gleich: denn der übliche Rückschluß vom „eigenen Pferd und Wagen" auf großen Besitz ist eine vollständige Täuschung. Außer den vornehmsten Adelsgeschlechtern oder den Glücklichen, hinter welchen eine Ziffer von mindestens sieben Stellen figurirt, giebt es viele wohlhabende Leute, die es vorziehen, die Droschke und die Pferdebahn zu benutzen, und andererseits

Hunderttausende, die es von Rechtswegen weder dazu haben, noch durch ihre Stellung dazu gezwungen werden und doch „zweispännig fahren.“ Der Wagen ist zwar nicht gemiethet, aber er ist vielleicht auch nicht bezahlt, und die Wagenrechnung macht jedes Jahr in dem Haushalt des beneideten Besitzers ein Loch, das alle Oekonomie an anderer Stelle nicht zu stopfen vermag.

Aber zur Abschaffung seines Wagens entschließt man sich selten, und vor Allem der, welchem dieser Luxus Kopfschmerzen verursacht, pflegt sich nur gezwungen von ihm zu trennen. Denn mit Aufgabe seines Wagens würde er öffentlich seinen Bankrutt erklären und dieser Schritt wird ihm unendlich schwerer, als die Aussprache mit seinen Gläubigern. Aus dem Besitze einer eigenen Equipage läßt sich also nur schließen, daß der Eigner eine Stellung unter den oberen Zehntausend einnimmt oder einzunehmen wünscht, daß er einem Beruf folgt, in welchem ihm dieser Besitz nützlich, nöthig oder angenehm erscheint oder daß er das Halten von schönen Pferden und Wagen als Sport betreibt.

Aber selbst die Equipage kann sich der allgemeinen Gleichmacherei nicht recht entziehen. Trotz der großen Fortschritte in der Wagenbauerei und der mannigfachen internationalen Anregungen gleichen sich unsere Luxuswagen mehr oder minder; alle sind sie ernst, steif und farblos. Zum Glück hat sich das Rococco in den Galawagen der Könige und Fürsten erhalten. Gold und Glas, Sammet und Atlas, Schabracken und wehende Büschel, dabei phantastische, anmuthige und prächtige Formen — Alles überragend der Lenker in der reichgestickten Livrée mit dem Dreispitz und der weißen Perrücke, und der ganze Thron auf Rädern auf hohen Federn sich wiegend wie eine Ballkönigin in ihren Hüften! Und nun vergleiche man mit diesem Schwung und dieser Herrlichkeit die schwarzglänzenden Trauerkasten unserer heutigen Equipagen von Eisen und Leder! Das mag sehr solide und praktisch sein, aber die Kunst wendet trauernd ihr Haupt, wenn die Solidität das große Wort führt. Handelt es sich aber nur um das Praktische, so ist die Droschke noch viel praktischer als die Equipage,

da sie billiger und in jedem Augenblick zu haben ist. Mir mit meinen plebejischen Anschauungen erscheint die Fahrt in der Tramway sogar viel anregender und amüsanter, als die Fortbewegung in einem geschlossenen Kasten, wo ich allein bin mit meinen sogenannten Gedanken. Aber noblesse oblige! In Dresden gab es bis vor etwa dreißig Jahren noch das Institut der Sänften, welche von zwei Trägern bedient wurden. An einem heißen Julitage steht ein wohlbeleibter Provinziale auf dem Neumarkt und betrachtet staunend die Reihe der dort niedergelassenen hohen, auf Stangen gestellten geschlossenen Sänften. Ein Spaßvogel redet ihm ein, daß die Benutzung dieser Sitze eine besondere Ehre sei, die sonst nur Kavalieren gebühre, daß es ihm aber ein Vergnügen machen würde, ihn eine Stunde lang auf seine Kosten durch die Stadt tragen zu lassen. Der Kleinstädter ist höchlich geschmeichelt und dankt in der verbindlichsten Weise. Der Spaßvogel zahlt den Trägern den tarifmäßigen Thaler, macht aber aus, daß sie den Boden der Sänfte heimlich herausschieben. Der Andere steigt ein, d. h.

mit den Füßen auf das Pflaster, und während die Träger ihn die Kreuz und Quer umher=führen, macht er den Weg in seinem Gefängniß über das damalige schlechte Pflaster Dresdens athemlos mit und kommt nach einer Stunde schweißgebadet und zerschlagen wieder am Neuen Markt heraus. „Nun, wie gefiel Ihnen die Partie!“ fragt ihn der Spaßvogel. „Eine Ehre mag es sein,“ antwortete der Dicke, „ein Vergnügen ist es nicht.“

Dies Wort fällt mir bei vielen Equipagen=besitzern ein, welche sich zu diesem Besitze ver=pflichtet glauben und nur Aerger und Quälerei von ihm haben. Bei einem von ihnen hatte ich Gelegenheit, das Auftreten des Equipagen=fiebers von seinen ersten Keimen an zu be=obachten. Er betrieb einen Herings= und Kaffee=handel, und für Kunden, denen sein Kaffee zu theuer war, war eine Cichorienfabrik errichtet worden. Der ursprüngliche Karren, den ein Hund zog, wuchs sich nach einem Jahrzehnt lohnenden Geschäftsganges zu einem mächtigen Rollwagen aus, welcher Fässer, Kisten und Packete der Kundschaft ins Haus führte. Die

Pferde waren da, das Bewußtsein glänzender Inventuren auch: der Wagen hing gewissermaßen in der Luft. In der Luft? Nein, dieses Bild sollte ich nicht wählen, denn die ausrangirte Kalesche, die unser Cichorienfreund von einem aus der Gegend verziehenden Gutsbesitzer erstand, war von einer Schwerfälligkeit, daß die Häuser wankten, bei denen sie vorüberrasselte. Das war schon kein Wagen mehr, eine Arche, eine pompe funêbre zog aus dem Fabrikhofe. Das Dioskurenpaar der dickbäuchigen Grauschimmel und die mit übernommene zu große Livree mit den weißen Baumwollhandschuhen, die Friedrich zum erstenmale trug, vervollständigten den Aufzug. Die Familie, Vater, Mutter, Schwiegermutter und fünf Kinder mit einer Wärterin waren mit Weh und Ach endlich glücklich untergebracht, aber das Lächeln, Kopfschütteln und Stehenbleiben der Vorübergehenden erreichte sie durch die vorgezogenen Gardinen. Das gewünschte Aufsehen war nun erreicht, wenn auch nicht in der erwarteten Weise. Man fuhr fortan nur in der Dunkelheit, durch möglichst menschenleere Gassen und

besuchte auf tiefsandigen Wegen entlegene Dörfer. Das konnte natürlich nicht ewig so fortgehen. Man hält doch nicht Pferd und Wagen, um sich vor der Sonne und den Menschen zu verstecken. Die Thränen der Gattin, die ironischen Bemerkungen von Schwiegermama bringen die Aenderung zu Wege. Die Grauschimmel kehren zu den Cichorientonnen zurück. Die Kalesche von anno 1838 wird eines Tages fortgeschafft, ein eleganter Landauer mit zwei feurigen Rappen, russisches Halbblut, geführt von einem schneidigen Jüngling in knapper Livree, fährt in weitem Bogen vor, um die Familie nach Paulsborn zu führen. Sie sind zwar alle in höchstem Sonntagsputz, geniren sich aber doch ein wenig vor dem Jean, der mit kurz gefaßten Zügeln lächelnd auf die einsteigende Familie hinabschaut. Die obere Stufe der Gesellschaftsskala ist nun erstiegen. Ueberall kann man sich sehen lassen. In den Ställen der Vergnügungslokale, die man besucht, fraternisirt Jean mit den gräflichen und kommerzienräthlichen Kutschern. Ohne Vorurtheil fressen die vornehmsten Pferde mit ihren bürgerlichen Kollegen aus derselben Krippe.

Ein gewisser Stolz erfüllt das ganze Haus, man fühlt, man gehört dazu: aber kein Glück ist vollkommen und die kleinen Unannehmlichkeiten lassen nicht lange warten.

Eine „eigene Equipage" ist ein außerordentlich komplizirter Mechanismus. Er besteht aus vier Persönlichkeiten, dem Kutscher, den zwei Pferden und dem Wagen. Ist an einem dieser vier das Kleinste nicht in Ordnung, so versagt das Ganze. Der Wagen zeigt einen unbezähmbaren Drang nach der Reparaturwerkstatt, die Pferde eine Sehnsucht nach dem Thierarzt, der Kutscher hat unberechenbare Launen. Meist ist der Wagen unbenutzbar, wenn man seiner am dringendsten bedarf und die Ausgaben übersteigen weitaus die im Budget dafür festgesetzte Summe. Doch das sind nur die kleinen Unzuträglichkeiten; bald stellen sich größere ein. Der Besitzer eines Wagens übernimmt mit diesem auch eine moralische Verantwortung gegen die Pferde. Er muß sie täglich mehrere Stunden spazieren schicken. Man sendet die Kinder zur Schule, Mama benutzt den Wagen zu ihren Einkäufen, Papa bei seinen

Geschäftsgängen. Wie der Blitz sind die zwei stolzen Rosse wieder zurück und warten weiterer Befehle. Der Kutscher knallt und treibt zur Eile. Dann macht man am Nachmittag einen Ausflug. Einige Tage geht Alles vortrefflich, aber man kann doch nicht beständig in die Weite schweifen. Endlich kommt man auf die glückliche Idee, den Wagen der Schwester anzubieten, morgen soll ein anderes Familienmitglied damit beglückt werden. Das kostet nichts und macht den Leuten Vergnügen. Bis man zum eigenen Schaden sieht, daß man sich Undankbare erzogen, die „unsere Equipage" in Anspruch nehmen, gerade wenn wir selbst sie benutzen wollen.

Läßt man sich aber auf diese „Wagenverleihanstalt aus Liebe" nicht ein, so sind die Folgen noch schwerer. Die Spaziergänge, bei denen man sich müde und hungrig läuft, hören auf, die Treppen herunter und der Sprung in den Wagen sind ziemlich die einzigen Uebungen, die von der alten Beweglichkeit übrig geblieben sind. Alles wird bequem und träg, das Blut verdickt sich, die frische Laune verfliegt und die zwei Apparate, welche der Schöpfer an den

Körper gesetzt hat, um ihn pendelnd über die Erde zu bewegen, drohen wegen Mangel an Benutzung zusammenzuschrumpfen.

Nach Jahren traf ich meine Cichorienfamilie, die ich mittlerweile ganz aus dem Gesichte verloren hatte, in der romantisch im Grunewald versteckten Saubucht. Sie saß an einem langen Tisch gruppirt bei fröhlichem Mahl. Wie mir die Kinder mit rosigen Wangen und leuchtenden Augen lärmend entgegensprangen, der Hausvater mit den Aeltesten an einem improvisirten Reck turnte — schienen sie mir alle wie verjüngt, schlanker, elastischer und heiterer, als ich sie gekannt. Während ich mir noch den Kopf darüber zerbrach, ob Schweninger oder Paul Niemeyer dieses Wunder herbeigeführt, gab mir der Vater lachend die Erklärung: „Wir feiern heute, wie an jedem Sonntage, durch eine große Fußwanderung die Wiederkehr eines fröhlichen Familienereignisses. Heute vor neun Wochen, an dem fünfundvierzigsten Geburtstag meiner Frau, haben wir unsere Equipage verkauft!“

IX.

Die Post

Die Berliner Stadtverwaltung hat jüngst pietätvoll eine Summe zu dem Zwecke ausgesetzt, daß alle jene steinernen Zeugen ruhmvoller Vergangenheit, welche bei der großen Umgestaltung der Kaiserstadt rücksichtslos fallen müssen zum dauernden Andenken für künftige Geschlechter durch photographische Aufnahmen fixirt werden sollen.

Es klingt vielleicht etwas gewagt, und wenn man die unter unseren Augen erstehenden prachtvollen Postgebäude und das unzählige Heer derer, welche blaue Röcke mit postrothen Aufschlägen tragen, betrachtet, wird man noch lebhafter den Kopf schütteln. Aber wenn man andererseits von den sich Schlag auf Schlag

folgenden Erfindungen und Projecten lieſt, die aus den Laboratorien der Electrotechniker zu uns dringen, und von denen jede einzelne dem ganzen Verkehr eine total neue Phyſiognomie aufdrückt, ſo kann man ſich dem Eindruck nicht ganz entziehen, daß auch die Tage unſerer Poſt gezählt ſind. Und ſo präparirte ich mir, ſo gut wie unſere Stadtverwaltung, einige Platten, um dem einſtigen Nachkommen — wohl ihm, daß er der Enkel iſt! — der überhaupt keine Briefe mehr ſchreiben, ſondern nur telephoniren und phonographiren wird, einige Aufnahmen der Poſt, als hiſtoriſch denkwürdige Erinnerungen und Bilder zu überliefern.

Hat ſich doch dieſes populärſte aller Inſtitute ſchon die durchgreifendſten Veränderungen gefallen laſſen müſſen, ohne daß man zurückzugehen brauchte bis zu der neuerdings wieder mit ſolchem Erfolge aufgenommenen Taubenpoſt Erzvater Noah's, oder bis zum Briefträger Hermes, der mit dem geflügelten Stabe bergab und -auf wandernd die Billets doux ſeiner olympiſchen Auftraggeber mit abſoluter Pünktlichkeit an die ſchönen Empfängerinnen beſtellte.

Noch in meiner Jugend hatte die Post eine ganz andere Stellung. Sie war das Alpha und Omega der Personenbeförderung; das Posthorn war das Wunderhorn, dessen Töne märchenhafte Länder vor unserer Phantasie aufsteigen ließ. Wenn am späten Sommerabend das wohlbekannte Signal die dämmrige Straße heraufhallte und die schwere gelbe Postkutsche, gezogen von zwei hohen Braunen, über die Reliefkarte des Straßenpflasters einherrasselte, da liefen wir Jungens klopfenden Herzens bis zum Posthofe nebenher, um Zeugen zu sein, welche in Hülle und Pelz vermummten Gestalten mit verklammten Füßen sich da heraus entwickeln würden. Das war damas eben der ganze Personenverkehr. An diesen einmal des Tages einherschwankenden Wagen rankte sich die Sehnsucht der Familie nach dem von der Geschäftsreise heimkehrenden Vater, der Braut nach dem von der Hochschule zurückerwarteten Geliebten. An ihn dachte der Jüngling, wenn der Wunsch ihm das Herz schwellen machte, die Welt zu sehen, und dachte der Kaufmann, wenn es galt, Beziehungen anzu-

knüpfen und alte zu pflegen. Die Commis voyageurs bildeten die Mehrheit der Passagiere, der größte Theil der von ihnen kolportirten Anekdoten spielte im Postwagen, Theaterscenen und Lieder in der Poststube. Wenn man so zwanzig Stunden lang auf glühendem grünen Lederkissen mit fünf glühenden Gefährten über glühende Chausseen im langsamen Trabe dahintrottete, die Schlagbäume sich vor einem Stoß in's Horn geisterhaft wie vor einem „Sesam, öffne Dich" emporreckten, wenn die blühenden Obstbäume der Dorfgärten in's Fenster raschelten und man schlaftrunken in einem fremden Städtchen bis zur Beschaffung des Relais einige Stunden um Mitternacht — man hatte ja damals so viel Zeit — auf dem einsamen mondbeschienenen Markte umherspazierte: da lag doch noch was drin!

Man hatte damals so viel Zeit! Ein Couvert gab es nicht. Man faltete die Briefe mit dem Falzer mehrere Minuten lang übereinander, durcheinander und klebte mit Oblat oder Siegellack zu. Wer es so weit gebracht hatte, die beiden Enden sauber passend zusammen-

zuschieben, hatte die erste Anwartschaft erreicht, ein tüchtiger Kaufmann zu werden. Die Herstellung eines Geldcouverts setzte aber schon eine bedeutendere Vorbildung voraus. Man schneiderte sie aus den losgeschnittenen und sorgfältig aufgehobenen Rückseiten eingehender Briefe zurecht. Da die Einrichtung der Postanweisungen noch nicht bestand, so gingen alle Geldsendungen in Briefen oder Geldbeuteln. Siegellack und Bindfaden spielten eine hervorragende Rolle. Man schwelgte in Siegeln, und Alles was Geld enthielt, sah aus wie ein masernkrankes Kind. Das Porto kostete ein, zwei und drei Silbergroschen in Preußen — nach dem Auslande war es überhaupt nicht zu bezahlen. Da man heut eine Mark leichter verausgabt, als vor einem Menschenalter einen Groschen, so kann man sich ungefähr vorstellen, welchen Entschluß es zu jener Zeit kostete, einen Brief vom Stapel zu lassen. Man belästigte Jeden, zu dem man die geringste Beziehung zu haben glaubte, mit der Mitnahme eines n.b. offenen Briefes. Die Fuhrleute, welche vor der Eisenbahn den ganzen Waarenverkehr vermittelten,

führten in ihren großen Ledertaschen den begleitenden Schriftenverkehr von uns nach der Provinz und trugen eine mit Silbergeld gefüllte Geldkatze um den Leib, aus welcher sie für ihre Kundschaft eine Art Postanweisungsverkehr anticipierten. Jeder Postbrief trug, der Portoersparniß halber, in der Regel ein halbes Dutzend Einlagen zur gütigen Besorgung, welche dann auch gewöhnlich im Laufe der nächsten Wochen, wenn man gerade in die Nähe des Adressaten kam, zu erfolgen pflegte. Um kein Doppelporto zu zahlen, benutzte man mit Vorliebe ein ganz dünnes Papier, welches gleichzeitig den Vortheil gewährte, daß man die Schrift auf beiden Seiten lesen oder vielmehr nicht lesen konnte. Ein gewisses zum Zwecke recht vieler Einlagen geeignetes ganz leichtes Papier, von dem man sich einbildete, daß der damalige Postchef Nagler sich ungemein darüber ärgern mußte, erhielt den populären Beinamen: „Nagler's Verdruß."

Einen Brief schreiben, war eine That — besonders in die dritte Zone mit 30 Pfennigen. Schrieb man aber einmal, dann wollte man

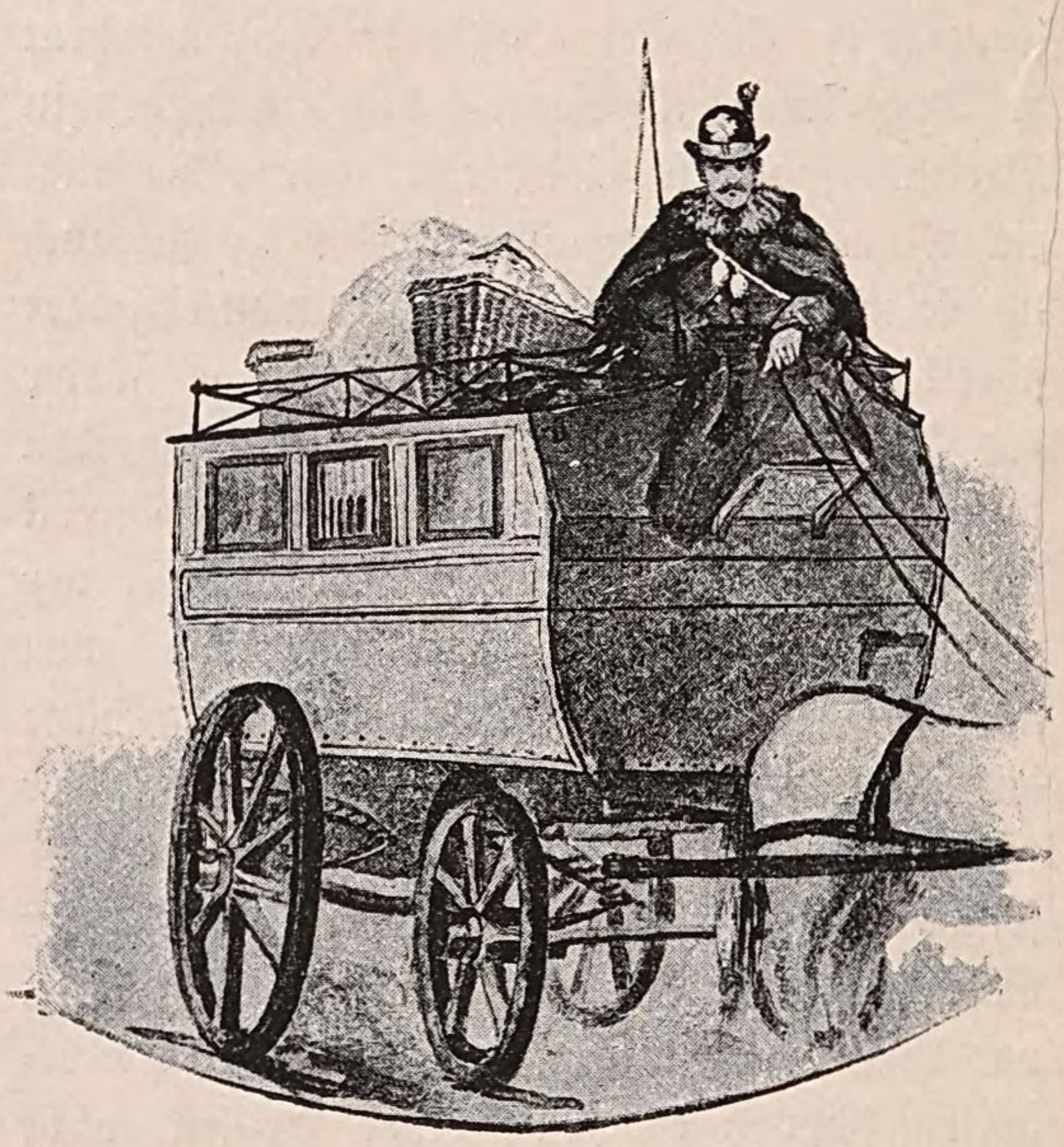
auch recht Viel und recht Schönes mittheilen, und wenn es Nichts mitzutheilen gab, so schrieb man seine Seele aus bis auf das letzte Fältchen. Diese Schwierigkeit des Verkehrs mag mitgewirkt haben zu dem damals allgemeinen Austausch schöner Seelen in Briefform, zu jenen langathmigen Episteln, welche druckreife Feuilletons vorstellen. Man hatte soviel Respekt vor dem brieflichen Gedankenaustausch, man nahm die Feder erst zur Hand, wenn die Stimmung sich weihevoll auf die Schreiberin herniedergesenkt hatte. Man drehte Alles, von dem man annahm, daß es den Empfänger interessiren könnte — und dazu gehörte zu einer Zeit viel, in welcher die Zeitungen noch so wenige Leser hatten — um und um, als wüßte man, daß nicht bald wieder eine Gelegenheit sich böte, zu plaudern. Briefschreiben war ein Feiertag — etwa wie für einen armen Menschen ein Ausflug in's Grüne, den er sich nur alle Jahre einmal anthun kann, von dessen Eindrücken er ein halbes Jahr zehrt, bis die Zeit kommt, sich auf den nächstjährigen vorauszufreuen. Wir, die wir hinausfliegen, wenn wir Zeit und

Laune haben, bei schönem Wetter, allabendlich, finden nur flüchtige Zerstreuung, die die nächste Stunde vergessen macht.

Die Verbilligung des Portos, die Karten, der Frankaturzwang — nebenbei der einzige Zwang, den ich von ganzem Herzen billige — hat die ganze schreibende Welt auf den Kopf gestellt. Der Briefverkehr, früher nur ein Vorrecht der Handelswelt, der oberen Zehntausend und der schönen Seelen, ist zum Gemeingut geworden. Kein Mensch mehr denkt heute daran, „schöne Briefe“ zu schreiben. Diese Gepflogenheit ist, außer zwischen poetischen Backfischchen und unverstandenen Frauen, so ziemlich aus der Mode gekommen. Man schreibt weit kürzer — weit sachlicher — in der Regel nur was man sich Interessantes mitzutheilen hat. Was in der Zeitung steht, ist dabei ausgeschlossen. Man schreibt, wie der Stoff in die Feder fließt, ordnet und gruppirt nicht. Hat man etwas mitzutheilen vergessen, so schreibt man nach zwei Stunden noch einmal. Hat sich inzwischen wieder etwas ereignet, so läßt man eine Karte folgen, und ist man anderer Meinung

geworden, so telegraphirt man. Freilich hat man sich ungleich mehr mitzutheilen. Das Leben ist vielfältiger, anregender, interessanter geworden. So viel als Jeder von uns heut zu Tage innerhalb vierundzwanzig Stunden in Berlin erfährt, so viel brachte ihm früher nicht ein Monat an Begegnissen. Man hat sich auch um so mehr mitzutheilen, je öfter man einander schreibt. Je lebhafter der Contact, je stärker das Mittheilungsbedürfniß. Brautleute schreiben sich heut zu Tage in der Regel täglich einmal hin und her. Hätten sie diese Praxis vor zwanzig Jahren geübt, der Bräutigam etwa noch dazu im Auslande gelebt, das Porto hätte die ganze Mitgift überschritten. Strohwittwer pflegen täglich ihren Frauen nach den Sommerfrischen zu schreiben. Wenn das Papier dieser Ehemannsbriefe die menschliche Eigenschaft hätte, vor Lügen zu erröthen, die sortirenden Postbeamten könnten es, ohne blaue Brillen, nicht mehr aushalten. Noch republikanisch ungenirter ist die Postkarte. Hier bedarf es nicht einmal der Sammlung, ein Couvert zur Hand zu nehmen und zuzukleben. Titulatur und Schluß-

phrase sind vollständig überflüssig. Sie ist die einfachste und nüchternste Form der Mittheilung.



Ihr Stil nähert sich dem Stile der Depeschen. Ja, ja — nein, nein — was darüber ist, das ist vom Uebel.

Eigentlich steht schon heute gewissermaßen ein jeder Mensch mit jedem Andern durch ein Sprachrohr in Verbindung. Das Mundstück ist der Einwurfsspalt des blauen Kastens, der Adressat hört mit dem Auge, das er über die Schriftstücke gleiten läßt. Die Zeit, die das geschriebene Wort auf dem Wege braucht, ist freilich etwas länger als die Schallübermittelung des Telephons. Aber das macht nicht so viel aus, weil sich in den meisten Fällen die Nacht dazwischen schiebt, die doch nicht rechnet. Während wir im tiefsten Schlafe liegen, fliegt das Blatt, das unsere Züge trägt, unter dem klaren Sternenhimmel über unermeßliche Ebenen hin, überschreitet Flüsse und Meere und präsentirt sich dem Empfänger beim Frühstück. Und zwar thut es dies unfehlbar. Die Zahl der richtig adressirten Briefe, die nicht ankommen, ist gleich Null zu setzen. Die geläufige Entschuldigungsformel: da muß ein Brief von mir verloren gegangen sein, trägt den Stempel einer Lüge gar zu deutlich an der Stirn. Es kommt nur der Brief nicht an, der nicht abgeschickt worden

ist. Durch die Adressirung haucht man dem Stückchen Papier Leben ein. Es wird ein vernunftbegabtes Wesen, was, mit souveräner Verachtung aller Hindernisse, seinem Empfänger zustrebt. Das ist eine gewaltig imponirende Thatsache.

Die Leichtigkeit, Briefe zu schreiben, hat die Gewohnheit zur Folge, Briefe zu empfangen. Es giebt Firmen, welche täglich vier-, fünfhundert Sendungen erhalten. Das wäre mir ja ein bischen zu viel; aber ich muß gestehen, ein ganz briefloser Tag — den rechne ich zu den leeren. Nulla dies sine linea — keinen möchte ich ohne ein paar Zeilen — und wenn es das Circular eines neuen Bier-Debits oder ein Mahnbrief wäre. Gar keinen — da kommt man sich wie geächtet vor. Die Briefträger kennen diesen Heißhunger ihrer Kunden. Wenn sie nichts haben, machen sie bei der Begegnung ein ganz niedergeschlagenes Gesicht — eine Handbewegung, die sagen will: zürne mir nicht — ich kann wahrhaftig nicht dafür. Fast ein Dutzendmal wandert in Berlin der Briefträger austragend Treppe auf, Treppe

ab — die neue Bauordnung hat er mit Vergnügen begrüßt, weil die Häuser etwas niedriger werden. In England und Frankreich werden die Briefe beim Portier abgegeben. Der Deutsche ist, wie in vielen Dingen, an größere Bequemlichkeit ge- und verwöhnt. Wegen einer Hamburger Loosofferte muß der Postbote bis in die fünfte Etage des Hinterhauses steigen. Wenn der Thürmer des Straßburger Münsters etwa durch die Zeitung eine Lebensgefährtin sucht, so muß er die mit jeder Post eingehenden Heirathsofferten ihm auf jeder Austragstour nach seinem in den Wolken belegenen Erkerstübchen hinauftragen. Es ist ein Posten, geschaffen für Leute, die sich zur Ruhe setzen wollen. Glücklicher daran ist der Geldbriefträger. Seine Stellung ist wohl noch verantwortlicher und schwieriger. Zerstreute Menschen und flüchtige Rechner werden schnell ihren Gehalt dabei zusetzen. Dafür aber hat er die Befriedigung — wo und wann er immer eintritt — willkommen zu sein. „Er tritt herein, zu dem Guten bringt er das Beste!“ Der Herr giebt seinen strengen Befehl: ich bin für

Niemand zu sprechen; der Geldbriefträger ist von diesem Verdikt ausgeschlossen. Er darf wie Lord Lester jederzeit unangemeldet eintreten. Man befleißigt sich ihm gegenüber einer besonderen Zärtlichkeit, traktirt ihn mit Douceurs und Cigarren — damit er guter Laune bleibt und recht bald wiederkommt. Auch der Packetbote kann auf einen guten Empfang rechnen.

Der Briefträger spielt in unser ganzes Seelenleben, als Vertreter des ganzen Postwesens lebhaft hinein. Dabei sieht er in jedem Lande anders aus. In Sachsen trug er früher die Farbe des Neides — jetzt ist er dunkelgrün. In Frankreich trägt der Porteur sich schwarz. In Dänemark gleicht er einer Siegellackstange. Er ist feuerroth wie der Prinz von Arcadien. Der Briefträger hat einen anderen Beamten der Post verdrängt, der in der Poesie stets eine Rolle spielte: den Postillon.

Der lustige Postillon ist für die Großstädter fast zur Mythe geworden. Wenn wir nicht von Zeit zu Zeit Bötel auf der Bühne

knallen und sein Horn blasen sähen, wir wüßten gar nicht mehr, wie ein Postillon aussieht. Selbst der Postillon d'amour hat sich etwas prosaisch in einen Schalter-Expedienten verwandelt, der dem jungen Mädchen auf ihre mit Herzklopfen geflüsterte Frage: vielleicht postlagernd A. Z. etwas da? das wohl couvertirte, sehr ehrsam dreinschauende Rendezvous des Geliebten aus einem Stoß Stellenofferten kaltlächelnd herausucht!

Uebrigens ist das Leben am Schalter recht interessant, namentlich in den kleinen Postämtern, wo es so hübsch voll ist, und wo Dienstmädchen und Haushälter bis herauf zum Geheimrath und der Generalin in drangvoller Enge wartend beisammen stehen. Die Einrichtungen an diesen Wartesälchen sind zwar systemlos und unpraktisch: aber wie dem Maler die verfallene Bauernhütte werthvoller ist, als das moderne Miethshaus, so macht mir die Beobachtung dieses Tohuwabohu mehr Vergnügen, als die peinliche Ordnung in den Neubauten. Ich gestehe, daß ich mich oft geflissentlich ein bischen länger dort aufhalte, als

es nöthig ist. Die hastenden Menschen dort zu beobachten, die — in ihrer unbegrenzten Verschiedenartigkeit des Charakters, des Standes, der momentanen Stimmung — mit ihren Sendungen, Einschreibebriefen, Postanweisungen, Packeten und Depeschen, Stellung nehmen zu einem mir unbekannten X. in der weiten Welt, einem Sohne, einer Freundin, einem Gläubiger — wo man's packt, da ist es interessant! Dabei in den überhitzten Räumen die Kaltblütigkeit der Mönche vom heiligen Stephan, die mitten in dem Sturm der Andrängenden ruhig ihre Scheine schreiben und Zahlen addiren, mit bewunderungswürdiger Geduld ihre Schalterfenster schließend! Und wie oft man sich endlich dabei dem in postabilus schlecht beschlagenen schönen Geschlecht durch kleine Erläuterungen gefällig erweisen und dafür ein süßes Lächeln des Dankes erwerben kann: das verleiht dem Aufenthalt noch einen ganz besonderen Reiz.

Was aber in des Jahres Rund der Beobachtung besonders würdig ist, das ist die Packetaufgabe. Wenn man im December vor

den Schaltern der Postämter steht, namentlich in dem großen Aufgabesaal der Hauptpost, so bekommt man den Eindruck, die ganze Reichshauptstadt löse sich in ihre Zellen auf und jede dieser Zellen, bestehend in einem kostbaren und sehr verschiedenartigen Kern in einer Membran von Leinwand oder Carton oder Holz, rase, getragen von Karriole und Frachtwagen, auf Mannesschultern und Mädchenarmen, wie ein schwellender Gießbach herbei, jede mit der fieberhaften Angst, zur nämlichen Stunde unter einem der Millionen Christbäume zur Auferstehung zu gelangen. Und wenn man dann bedenkt, wie jeder Tropfen dieses sich überstürzenden Stromes von einem Heerbann fieberhaft erregter Organe ergriffen und pünktlich an seinen Ort getragen wird, so gewinnt man — trotz Telephon und Telegraph und Phonograph und Spektrophon — doch einen heiligen Respekt vor der Post von heute! Mit einer gewissen Andacht schauen wir in das mannichfache und doch einheitliche zielbewußte Treiben; die Packete wunderlichster Formen wandeln sich zu Opfergaben, die

Beamten in Priester, ihre blaurothen Röcke in fliegende Talare, die elektrischen Ballons werden strahlende Sonnen, die Säulen verlängern sich, die Wölbungen weiten sich in's Ungemessene, und die Posthalle gestaltet sich zum — Stephans Dome!

X.

Ein Schluszwort.

Berlin ist ein ungeheures Räderwerk. Das ist nicht ein wohlfeiles Wortspiel, sondern kann in der That von den Rädern gelten, auf welche sich diese Plaudereien bezogen. Unsichtbar greifen sie alle in einander und wenn einige derselben versagen wollten, müßten bald tausende still stehen. So oft starker Schnee den Schritt der Wagen verlangsamt, stockt Handel und Verkehr. Bei einem Strike der Droschken, wie er in Paris eine Zeit lang andauerte, blieben alle Versammlungsorte fröhlicher Menschen leer: setzet alle Räder an einem Tage außer Betrieb und der Herzschlag der Metropole hört auf, wie der eines sterbenden Menschen.

Ich spreche nur von den Rädern — die Pferde sind entbehrlich. Wir haben eine Stadtbahn, die jährlich sechszehn Millionen Personen durch Berlin fährt. Wir staunen, wenn vier Züge auf den steinernen Bogen zu unseren Häuptern aneinander vorübersausen, wir fühlen uns, wenn die Passagiere beim Einsteigen und Verlassen der Wagen selbstherrlich die Thüren öffnen und der Zug ohne Geläut und Gelärm sich schweigend wieder in Bewegung setzt, großstädtisch. Wir sind eben erst Weltstadt geworden, wir sind der Knabe, der zum ersten Male eine Cigarre raucht. In London rollen die unterirdischen Stadtbahnzüge wohl schon ein viertel Jahrhundert dahin. Die Züge folgen sich dort, wie bei uns die Pferdebahnen, das Publikum steigt in die Wagen ein, deren Böden mit dem Perron gleich hoch sind, und steigt schweigend aus den unterwegs geöffneten Thüren. Die Londoner Bahn befördert gerade achtmal, die Newyorker im Zuge der Straßen gehende Hochbahn, welche die viermalige Länge unserer Stadtbahn hat, zehnmal so viel Menschen, als die unsrige, nämlich 159 Millionen Passagiere.

Freilich ist unsere Stadtbahn ein Torso, dem hoffentlich eine Vollendung, ein Ausbau nicht ganz verschlossen ist. Wir aus der westlichen und südlichen Hemisphäre von Berlin können alt und grau werden, ehe wir in die Lage kommen, die Stadtbahn einmal zu benutzen. Wenn Stadtbahn Kultur bedeutet, so ist diese an der Spree noch nicht bis zu uns vorgeschritten.

Durch ein Surrogat aber wird unser Stadttheil entschädigt. Vom Nollendorfplatz, von der Apostelkirche, vom Kurfürstendamm rollen Ungethüme von rauchlosen Lokomotiven und langgestreckte Waggons. Nach Friedenau, Schmargendorf, Steglitz führen sie die Berliner hinaus, sowie in das Herz des sand- und seenreichen, von moderner Romantik angehauchten Grunewalds. Eine breite Furche von Kultur folgt jeder dieser Dampfstraßenbahnen. Nicht lange, so werden überall, wo das Ungethüm eine Weile verschnauft, Restaurants aus der Erde sprießen und an den Endpunkten der Bahnen die plumpen Holzstühle sich in zierliche Korbmöbel, die unansehnlichen Hütten in heitere Sommerlogis verwandeln. Es giebt Leute,

welche an solchem Wechsel Anstoß nehmen und die Romantik des Grunewalds für gefährdet halten, wenn sie nicht mehr bis an die Knöchel im Sande waten und auf die Tasse Kaffee mehr als drei Bohnen entfallen. Aber der Strömung der Zeit, die Genüsse zu verfeinern und zu vervollkommnen, kann nicht Einhalt geboten werden. Die Aussicht vom Rigi hat nicht an Reiz dadurch verloren, daß sich die Zahnradbahn an seinen steilen Wänden hinaufarbeitet, und die Mitternachtssonne wird ihren Zauber beibehalten, auch wenn auf dem Nordkap ein Wiener Kaffeehaus errichtet werden sollte, in dem man das Natureis an der Quelle schlürfen kann. Unsere Straßendampfbahnen hatten in der ersten Zeit ihres Bestehens allerlei kleine Unfälle zu verzeichnen. Die Pferde, vielleicht im Gefühl ihrer Depossedirung, scheuten häufig vor dem Dampfroß, und es ist selbst für Menschen ein ungemüthliches Gefühl, plötzlich die glühenden Augen des schwarzen Ungethüms vor sich aufleuchten zu sehen. Aber „das übt sich, ja, das giebt sich!“ wie es in der Operette heißt. Die Pferde entsagten mit der Zeit ihrem

passiven Widerstand und die Menschen werden mit dem Ungewohntesten vertraut.

Es giebt noch eine dritte Kategorie rotirender Räder, bei denen weder das Pferd, noch der Dampf einen Antheil hat. Ich meine nicht die elektrische Bahn, welche in Berlin selbst bisher nur in der „Neuen Welt" der Hasenhaide vertreten ist. Ich denke an jenes mit Posaunenstößen gepriesene und doch stets mit Füßen getretene Vehikel, welches sich Velociped nennt. Diese alte neue Erfindung, die sicher vom hohen Olymp herabgestiegen ist: denn daß die geflügelten Füße Merkurs nur eine Umschreibung für ein Zweirad sind, ist mir längst klar geworden. Vielleicht sind die Siebenmeilenstiefeln des Märchens auch auf diesen Sport zurückzuführen. Denn ein Sport wird das Zweirad wohl bleiben, scheint es doch sogar mit der praktischen Verwerthung des Dreirads seine Schwierigkeiten zu haben. Das Velociped mag sehr schnell dahinrollen, aber der Schritt der Zeit hat ein noch schnelleres Tempo und die Mode ist eine Atalante, welche im Weltlauf alle Mitbewerber hinter sich läßt. So

lange die Polizei dem Dreirad die frequenten Straßen versperrte, hielt die murrende Opposition das Interesse wach, seitdem die Polizei die Straßen freigegeben hat, bleiben die frequenten und nicht frequenten wenig benutzt. Man sah schon im Geiste dreirädrige Liebespärchen, Briefträger, Dienstmänner, Droschken und Omnibusse, an jeder Ecke etablirte sich eine Verleihanstalt: der Traum ist zerstoben. Viele der eisernen Reiter haben herausgefunden, daß es sich in einer Droschke oder in der Pferdebahn schneller und angenehmer zum Ziele kommen läßt und haben ihre Dreiräder verkauft. Ich selbst habe mich nie auf dieses keinen Augenblick stillstehende Stahlroß verstiegen und bin ein einziges Mal mit ihm in Berührung gekommen. Es war in einer Dämmerstunde, als ich am Eingang der Lützowstraße zwischen die langgestreckten Beine einer dieser fast unhörbar heranschleichenden Stahlspinnen gerieth und sanft gebettet auf dem Boden lag. Die Sache lief glimpflicher ab, als wenn ich mit einem Tramwaywagen zusammengestoßen wäre, und ich verließ den Ort,

zwar leicht hinkend, aber doch mit einem Gefühl der Dankbarkeit im Herzen. Seitdem hege ich eine Art Wohlwollen für diesen Sport und die elegant gekleideten Fahrer und wünsche, daß sich die Anhänger des Sports mehren mögen wie Sand am Meere und durch fortdauernde Zuchtwahl einst ein Geschlecht heranwachse, bei welchem sich durch die konsequente Drehthätigkeit die Füße zu Rädern ausgearbeitet haben.

Hin und her rasselt und rüttelt das große Räderwerk der Anderthalbmillionenstadt vom frühen Morgengrauen bis zur Mitternacht. Dann wird das Tempo etwas langsamer und das Geräusch etwas schwächer, aber es schließt so wenig, wie der Pulsschlag des Menschen. Zu den Haupttriebrädern des Verkehrs gehören jene, auf denen die kanariengelben Wagen der Post und die postrothen der Packetfahrt die Straßen durcheilen. Es ist hier ein interessanter Wettbetrieb um die Gunst des Publikums: auf der einen Seite ein altes gefestetes staatliches Verkehrsinstitut mit Traditionen, auf der anderen ein junges Unternehmen, dessen Kredit

von gestern ist, welches aber freier und gelenkiger in seinen Formen Nichts verabsäumt, sich Terrain zu erobern. Ein Wettbetrieb ist es so eigentlich nicht, denn die Post hat weder ihr Stadtporto ermäßigt, noch sonst irgend welche Erleichterung in dem Verkauf der Werthzeichen und in der Annahme der Packete gewährt. Diese Vornehmheit des Löwen, der das Mäuschen ruhig um sich herumhüpfen läßt, kommt diesem zu statten, es wächst von Jahr zu Jahr. In Newyork sollen die Packetfahrtgesellschaften dem Publikum noch weiter entgegenkommen. Wer etwas aus seinem Zimmer abgeholt zu haben wünscht, hängt einen Zettel an sein Fenster. Der Wagen fährt durch die Straßen, hält an, wo das Signal winkt, und holt das Packet sofort zur Beförderung herab. Wie weit aber auch das junge Institut dem alten Ersatz bietet, in der Sage und Dichtung, wird es jenes niemals verdrängen. „Die Packetfahrt hat keinen Brief für Dich", wird nie ein Mädchen singen und „der Packetfahrtkutscher von Lonjumeau" niemals mit der Peitsche knallen.

Das schöne Henneberg'sche Bild zeigt uns die Glücksgöttin auf farbenschimmernder Seifenblase — welch' leichte Person muß sie sein, um auf solchem Fundament die Welt zu durchrollen! Die Italiener stellen die Fortuna auf einer Weltkugel dar, einer geschickten Akrobatin nicht unähnlich, aber ich entsinne mich auch eines Bildes, wo sie ihre Füße auf rollendem Rade fortbewegt. Dies ist die Illustration zu dem Gedanken, daß des Menschen Geschick von der Wiege bis zum Grabe sich auf Rädern vollzieht. „Das Lied von dem Rade" ist für die Epigonen Schiller's noch eine lohnende Aufgabe.

Ein Wagen führt den schlummernden Täufling im Arme der hoffnungsreichen Mutter nach der Kirche, ein Wagen führt das junge Paar und seine Trauzeugen zum Standesamt und ein anderer Wagen führt vielleicht die Scheidungsakten der eben geschlossenen Ehe vom Amtsgericht dem Assessor zum Referat in das Haus. Der Prozeß nimmt eine gefährliche Wendung und im Hintergrunde zeigt sich der Gefangenwagen am Horizont. Aber wir wollen den

besseren Fall annehmen. Es lagen nur Verschiedenheiten der Temperamente vor und der blinkende, mit wohl genährten Schecken bespannte braune Wagen aus den Magazins du Louvre von Berlin bringt eines Tages in Form von Sammet und Seide die Versöhnungsgeschenke der Gattin ins Haus. Der Ehemann wird befördert, der Ministerialaktenwagen hält vor seiner Thür und die Equipage führt ihn zur Audienz. An Jeden rollt, wie gering er auch sei, einmal der Wagen heran und selbst den Bettler tragen rüstige Hände zur letzten Fahrt auf ein schwarz ausgeschlagenes Gefährt, wo ihm, wenn auch nicht der sichtbare silberne Engel, doch ein unsichtbarer, die Palme des Friedens reicht.

Aber wir wollen mit diesem trübseligen Bilde nicht schließen; an das traurige Ende knüpft sich der fröhliche Anfang an. Die Winterstürme schweigen; es leuchtet zum ersten Male wieder nach langer Zeit mit ihren herzerwärmenden Strahlen die Sonne. Sie blickt wie ein Kindergesicht, das durch Thränen lächelt und es tropft von den Eiszapfen und Schnee-

massen zwischen den Aesten der laublosen Bäume. Da rollen, wo es einen Schutz gegen die haftenden Menschen und Wagen giebt, kleine Räder zu tausenden über den halbfeuchten Boden, geschoben oder gezogen von der Spree-wäldlerin in ihrem feschen Centraltheaterkostüm oder der Bonne mit dem niedlichen, wenig resignationslustigen Gesichtchen, oder der jungen Mutter, die mit strahlenden Augen sich an der Freude des zum ersten Mal in die Welt hinaus-fahrenden Lieblings weidet. Und drinnen liegen oder sitzen sie auf seidenen blauen Kissen oder in einem Netz von Häkelei vergraben die kleinen Könige dieser Welt. Sie furchen die Denker-stirn unter ihrem Häubchen oder Federbarettchen und sehen sich um, als fänden sie es ganz in der Ordnung, daß sich alles Lebende vor ihrer Majestät beuge. Haben sie recht? Vielleicht. Das Rad der Kultur ist im Rollen. Man kann es für kurze Strecken aus seiner Richtung bringen, aber es läßt sich nicht aufhalten in seinem Lauf und es zermalmt alle, die vor-witzig in seine Speichen greifen. Und ihr, die ihr jetzt im Kinderwagen thronend eure Köpfchen

schüttelt, ihr werdet einst die Tage erleben, in denen Humanität und Glückseligkeit immer größere Kreise der Menschheit bestrahlen werden und von deren Höhe man lächelnd auf unser so stolzes Jahrhundert zurückschauen wird. Denn ihr seid das junge, das jüngste — doch nein, wir wollen keine Verwechslung aufkommen lassen — das allerjüngste Deutschland.

Inhalt.

	Seite
I. Das Lied von der Stadtbahn	7
II. Die Pferdebahn	21
III. Omnibus und Kremser	41
IV. Die Droschke	57
V. Allerlei Menschen- und Thierfahrten . .	73
VI. Vegetabilisches	87
VII. Das Steinreich und Allerlei	101
VIII. Eigene Equipage	115
IX. Die Post	127
X. Ein Schlußwort	145

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

Druck von Wilhelm & Brasch, Berlin SW.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Cohn, Oskar Justinus

Berliner Humor Auf rollendem Rade. Von Oscar Justinus [Cohn]

Berlin [1889]
H.g.hum. 375 x
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11615289-7